Nº 48

EDITORIAL ABRIL

NOV 1964

Parabrisas

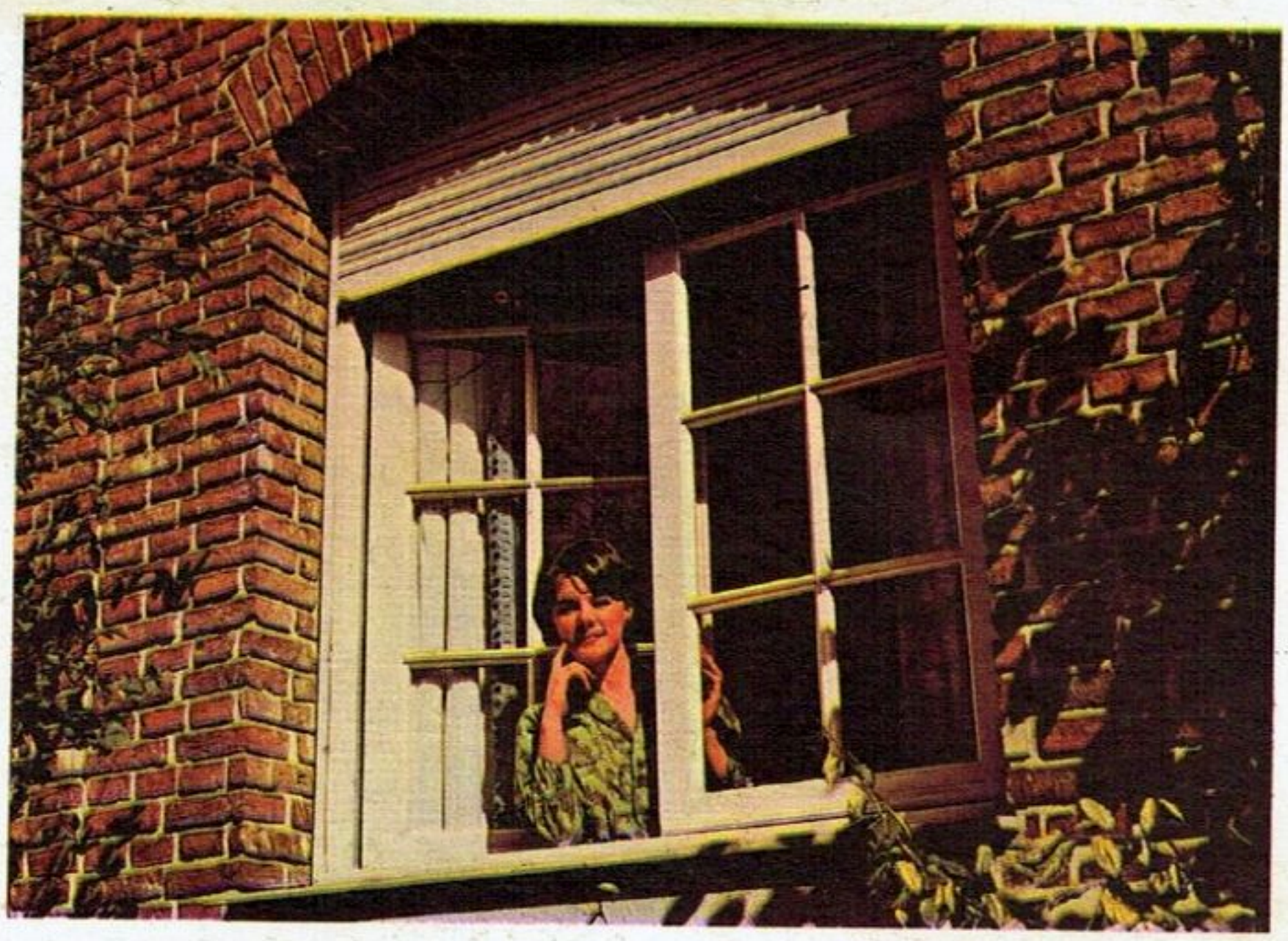
LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVIL Y EL TURISMO $ 50

PREPARE SU COCHE PARA LAS VACACIONES

EL CINTURON DE SEGURIDAD VALE UNA VIDA

Turismo Circuito de MAR Y SIERRAS

https://argentoteca.blogspot.com



Luce grande... y es realmente grande!

VALIANT III es CHRYSLER. Y la marca CHRYSLER significa . . . experiencia y capacidad creadora en todo el mundo!

Por eso el VALIANT III se ve grande y es grande de verdad. Se ve nuevo . . . y es enteramente nuevo, desde todo ángulo y por todo concepto, en su línea, en sus colores, en su técnica!

Más largo, más amplio, con mayor espacio interior y asientos más cómodos y mullidos. ¡Aún su baúl es más espacioso! Y técnicamente, presenta lo más avanzado en mecánica: motor "Slant Six" de 137 HP; frenos con Duo-Servo y campanas más grandes; alternador en lugar de dinamo; radio potente (5,5 Watts); luz piloto en el baúl; ¡un sin fin de valiosos refinamientos!

VALIANT III

DE CHRYSLER

De prestigio mundial fabricado en la Argentina por:

FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A.

CHRYSLER ARGENTINA S.A.

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.

https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVILISMO Y EL TURISMO
Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones.

SUMARIO

TRANSITO	El principio del fin	26/27
	Eramos pocos... y se agrega Mendoza	61
ROAD TEST No. 33	Hoy probamos el Auto Unión Universal	28/33
RADIOGRAFIA DE UN GREMIO	Taxis	34/36
TURISMO	Mar y sierras (Tandil, Balcarce, Miramar y Necochea). (Suplemento de 32 págs.)	58/59
UD. LO PUEDE HACER	El distribuidor, fallas y reparación	38/42
UN VIAJE DE PARABRISAS	En busca de pigmeos	44/47
PARA SER UN BUEN CONDUCTOR	Haciendo lo natural	48/52
PRODUCCION DE AUTOMOTORES	El mundo en 4 ruedas	54/56
LA LEY Y EL AUTOMOVIL	Culpa por fallas mecánicas	62/64
LLEGA EL VERANO	¿Su auto está listo para largar?	66/69
RINCON DE LOS RECUERDOS	Museo de Luján	72/75
DIA DEL CAMINO	38 mil kilómetros de menos	76/80
PRESENTACION DE COCHES EXTRANJEROS	Dos por Renault: R-8 y Caravelle	82/83
REPUESTOS DIFICILES	Huérfanos y desamparados	100/101
EL CINTURON DE SEGURIDAD	Vale una vida	102/106
DEPORTES	La gran aventura	94/95
	Lo que pasó	96/97
	Perkins en el Pinar	93
	Pronósticos y montas	93
NOTICIAS LOCALES	Noticiero argentino	85/83
	Producción de automotores	113
	Automóviles robados y recuperados	113
MERCADO DEL AUTOMOTOR	Autos usados	107/111
	Autos 0 Km.	111
CORREO DE PARABRISAS	Los lectores preguntan	4/24
INDICE GENERAL	Sumarios de los números 37 al 47	58/59

48 AÑO V Noviembre 1964 este número aparece el 13 de octubre

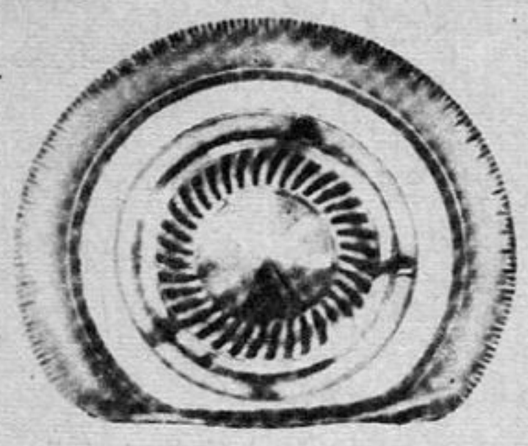
Director: CESAR CIVITA
Subdirector: RAUL H. BURZACO
Secretario Técnico: RONALD HANSEN
Redactores Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (h)
GUILLERMO MARTIRE
CARLOS MARCELO THIERY
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsal en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores de Publicidad: GERARDO CEROLINI
RODOLFO H. SABATINI

Colaboran en este número: Ing. Lázaro Musih, Arturo Pellet, Abdulha Ommidvar y Horacio Speratti. Dibujos: Oski. Fotografías: Williams Fredes, Carlos Alberto Fornaguera, Carlos Parera, Carlos Alberto y Enrique Luis Bianco y Diego O. Salaberry.
Tapa: Llegan los colores y el Studebaker Lark se lava la cara.

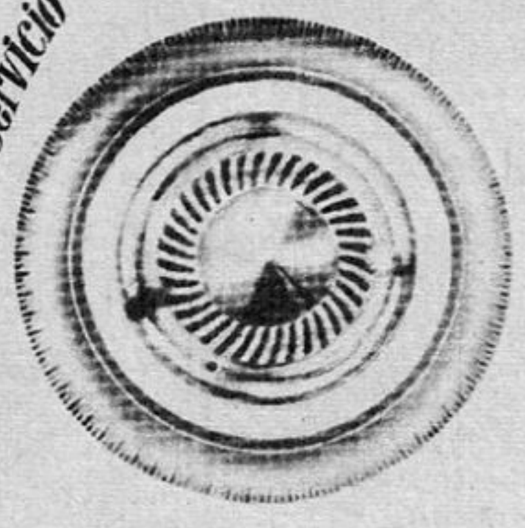
Copyright 1964 por Editorial Abril S.A.I.C.I.F. y A., Alem 884 - Buenos Aires - República Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones Internacionales y Panamericana sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Nombre de la revista registrado como marca. Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 813.190. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés General Nº 6548. — REDACCION: Avda. Alem 884, piso 1º - T.E. 31-1431. PUBLICIDAD: T.E. 32-7134. En Brasil: Rua Joao Adolfo 118, San Pablo. En Francia: Rue Halevy 8, París IX. En Italia: Via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad por nuestra parte. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior: Ryela, S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Cap. Fed., T.E. 30-8022. SUSCRIPCIONES: Anual $ 550 por envío simple; $ 650 envío certificado. Números atrasados: $ 55 el ejemplar. Agregar $ 10 para remito por correo. Carpeta encuadernadora: $ 150 a suscriptores, $ 200 al público. Para estos pedidos dirigirse a: RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Capital Federal, con giro postal o cheque sobre Buenos Aires.

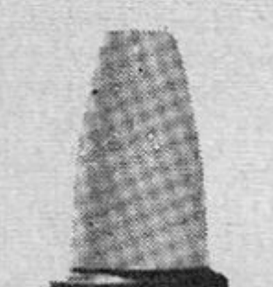
TIRADA DE ESTA EDICION: 96.000 EJEMPLARES

https://argentoteca.blogspot.com



¡AEROSOLES!... también al servicio del automovilista





AHORA, EN SEGUNDOS, REPARE LA PINCHADURA DE SU NEUMATICO... ¡CON UNA SOLA MANO!

REPARADOR-INFLADOR INSTANTANEO PARA NEUMATICOS

PARA CUBIERTAS CON O SIN CAMARA

¡Sin crique, sin herramientas, sin ensuciarse las manos!... con sólo aplicar el envase contra la válvula del neumático y presionar hasta que éste recupere su dimensión normal, CRIKE-2 repara la pinchadura y permite continuar la marcha...¡aun con un clavo alojado en el neumático! CRIKE-2 termina con los problemas de cambiar una rueda: bajo la lluvia, en tránsito intenso, en la ruta, etc. No daña cámara ni cubierta, no contiene productos inflamables, ni tóxicos. No altera el balanceo de las ruedas

crike-2®

En su fabricación está presente el seguro

PROPELENTE "FREON"*

DUCILO

máxima garantía de calidad en aerosoles

Un producto de covery sa Chacabuco 145 - Buenos Aires

*Marca Registrada

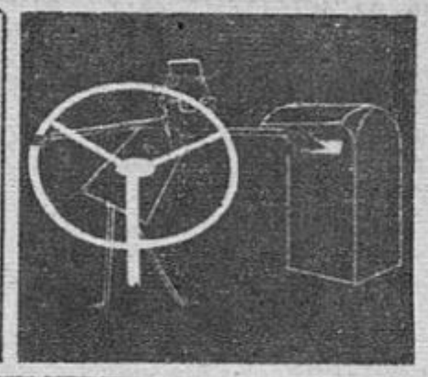
DISTRIBUIDORES

Concesionarios Chrysler
Siam Di Tella Autom. Repuestos - Oro 1744
y Agentes Siam Di Tella
Casa La Central S. R. L. Warnes 1396
Casa Stewart S. A. - Parana 679
Fabre & Cia. - Calle 7, Nº 1256 - La Plata

Goffre, Carbone & Cía. S. A. C. I. - Viamonte 1549
MECO Automotriz - L. N. Alem y Rivadavia
Valerga S. A. - Av. Libertador 1381 - V. López
Esso Servicentros
Revendedores FATE

Correo Parabrisas

Avda Alem 884, 1er. piso, Cap Fed



Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente, PARABRISAS ampliará su servicio de Correo, con el fin de satisfacer la solicitud de sus lectores.

ACLARACION

Para servir a sus lectores la información que les pueda ser útil como guía para sus decisiones, PARABRISAS tiene que mencionar continuamente marcas, precios, características y prestaciones de toda clase de productos relacionados con el automóvil.

Ninguna de esas menciones debe ser considerada ni como aviso ni como propaganda redaccional. PARABRISAS no cobra por sus informaciones ni adquiere compromisos sobre las mismas. Simplemente informa sobre lo que ofrecen los vendedores y, en caso de pruebas especiales, da los resultados de cada prueba señalando las limitaciones de las mismas.

La información que da PARABRISAS es estrictamente la que se publica en sus páginas. Ninguna empresa o firma industrial o comercial puede mencionar PARABRISAS si no es sobre la base de información avalada por la previa publicación en la revista.

Cualquiera otra mención que no se ajuste a estos términos será desautorizada por PARABRISAS, no debe tenerse en cuenta como válida y motivará, por nuestra parte la iniciación de las acciones legales pertinentes.

RITMOS

1) Uds. aprueban la idea de un lector "millecentino" de equipar su unidad con un cuentavueltas. ¿Cuál es su uso y su finalidad?

R. — Su uso y su finalidad son mantener el motor siempre trabajando dentro de la gama óptima de revoluciones por minuto. Estamos considerando un artículo sobre su utilización.

2) ¿Es cierto que cuestan alrededor de 10.000 pesos?

R. — Un poco menos. Por proveedores de cuentavueltas, consulte las páginas de avisos agrupados de PARABRISAS.

3) ¿Conoce Ud. una fábrica de volantes sport?

R. — Los volantes de ese tipo son vendidos en Autorex, Santa Fe 1152. No conocemos otro fabricante en nuestro país.

4) ¿Creen Uds. que conviene llevar un ritmo ligero de manejo en este coche?

Sí señor. Consulte "Las tablas mágicas de PARABRISAS", en el número 39 de esta revista. N. A. G. - L. A. L., Florida, P. B. A.

COFRES Y SOCIALES

1) En el número 43, a "De Carlo ruidoso" le sugieren revestir el cofre del motor con material insonoro, tipo plástico. Yo pregunto: ¿Qué entienden Uds. por el cofre del motor? ¿Es la carcasa que cubre el motor para guiar el aire para la refrigeración, o es el espacio trasero del auto donde se aloja el motor?

R. — El espacio descubierto al levantar el capot.

SOLICITADA

RYELA S. A. I. C. I. F. y A. hace saber que no autoriza a ninguna persona o entidad para que por sí o en su representación promueva suscripciones a las publicaciones de Editorial Abril S. A.

Bs. As. agosto de 1964

https://argentoteca.blogspot.com

RENAULT Dauphine

RENAULT 4 L

GORDINI

PEUGEOT

Ram

PICK UP DODGE

udebaker

Ford FALCON

Valiant

BAQUEANO

IKA CONCESIONARIO

TRACTORES FAHR DEUTZ

HANOMAG

CITROËN

ESTANCIERA

JEEP GLADIATOR

CAMION DODGE

Rambler

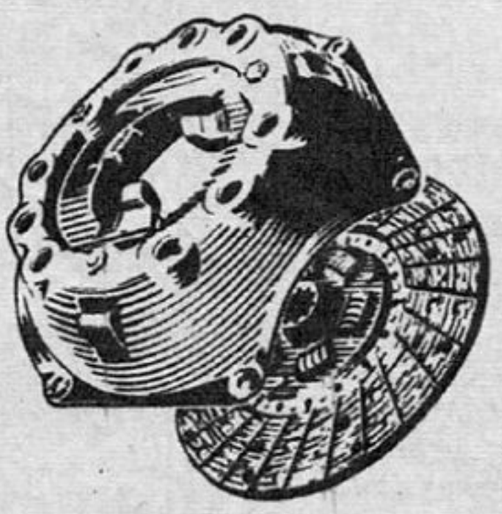
PICK UP CHEVROLET

CAMION Ford

GENERAL MOTORS CHEVROLET 400

PICK UP Studebaker

MEDIOS PROP.



salen de fábrica equipados con:

EMBRAGUES WOBRON

PRODUCIDOS EN LA ARGENTINA BAJO LICENCIAS DE **BORG & BECK** (USA) **F&S** (ALEMANIA) **FERODO** (FRANCIA) **BORG & BECK** (INGLATERRA)

BORG & BECK B-W U.S.A. | F&S GERMANY | S.A.F. du FERODO FRANCE | BORG & BECK ENGLAND

ASOCIADO A C. I. F. A. R. A. (Cámara Industrial Fabricantes de Automotores, Repuestos, Accesorios y Afines)

https://argentoteca.blogspot.com

EDEA S. R. L.
EL EMPORIO DEL ACCESORIO

Exposición y ventas
Av. PARRAL 1901
esq. Juan B. Justo
Tel. 54-6091/5489
Bs. As.

- REJILLAS
- PARAGOLPES
- BAGUETAS
- ORNAMENTOS
- INSIGNIAS etc.
- NACIONALES e IMPORTADOS
- PARA AUTOS y CAMIONES

OSVALDO S.R.L.
CRISTALES DE SEGURIDAD
PLANOS Y CURVADOS
Colizas, perfiles de goma y accesorios
COLOCACION y VENTA
SANTOS DUMONT 4094 · Tel. 54-1036
Bs. As.
Alt Corrientes 6500

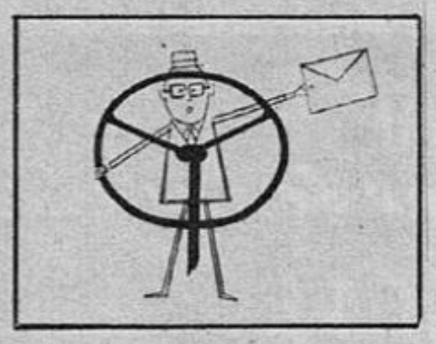
CITROEN

INAUGURACION
de su
NUEVO LOCAL
SECCION
TALLER
Y VENTA DE
REPUESTOS
LEGITIMOS

RIVADAVIA 9230/34
Tel. 69-1649 y 4678 - Bs. As.

HIJOS de
ISIDORO ANDRADES
CONCESIONARIOS
OFICIALES
COMPRE SU
CITROEN
CON PLANES
DE FINANCIACION
ESPECIALES
RIVADAVIA 10418
Tel. 64-9330
Liniers - Villa Luro

Correo Parabrisas



2) ¿Qué pasó con la sección Moto Correo? ¿Se acabaron los motociclistas y motonetistas, o renunció el redactor técnico de la sección? ¿O no recibió más preguntas?

R. — En líneas generales, lo último. La respuesta de los lectores no fue tan buena como para justificar la continuidad de la sección.

3) Yo creo que Noticiero Argentino es la página de sociales de PARABRISAS. *Solo interesa a los que figuran en ella. "Para desempeñar el cargo de gerente del departamento de Relaciones Industriales de la firma XX, fue designado el Sr...." ¿Uds. creen que eso interesa a los automovilistas?*

R. — ¿Ud. cree que sólo los automovilistas leen PARABRISAS? Nuestra revista circula profusamente entre industriales, comerciantes, ejecutivos, etc., para quienes la página de "sociales" resulta de interés fundamental. ¡Desestimada la objeción!

F. J. B., San Martín, Mza.

MAQUINAS HERRAMIENTAS

1) En el artículo "No sea duro para el ablande" hablan de "máquinas herramientas" sin coma que separe ambas palabras... ¿Es un error? Si no, ¿qué es una "máquina herramienta"?

R. — "Máquina herramienta" es aquella que transforma materia prima, es decir, la que agujerea, serrucha, fresa, etc. Ejemplos son tornos, rectificadoras, moleteadoras, etc., etc. El término es sumamente común en la industria.

2) En muchas oportunidades Uds. hacen referencia a potencias SAE y DIN. ¿Qué significan las siglas?

R. — Se dió una explicación somera pero adecuada, en "Secreteando" de PARABRISAS 45.

3) ¿Qué es un carburador de dos bocas y apertura progresiva?

R. — La mayoría de los carburadores tiene una sola boca o cañón. Algunos tienen dos y hasta cuatro. En algunos casos el carburador está diseñado de tal forma que, con poco acelerador, se abre una sola mariposa (o dos en el caso de un carburador cuádruple), para abrirse la (las) restante(s) si el acelerador es oprimido a fondo.

4) ¿Por qué se le otorga a Campbell el record mundial de velocidad sobre tierra con 648,587 km/h si Craig Breedlove hizo 651,834 con un coche de tres ruedas y motor a turbina?

R. — Es cuestión de interpretación. El vehículo de Breedlove figuraba como una motocicleta, ya que poseía menos de las cuatro ruedas que estatuye la Federación Internacional del de Breedlove es el *vehículo de* Breedlove fueron obtenidos con el aval y homologación de la Federación Internacional de Motociclismo. El Bluebird de Campbell es el *automóvil* más veloz de la tierra. El aparato de *Breedlove* es el *vehículo de tres ruedas* más veloz. Acotemos que en una época eran muy comunes los vehículos de tres ruedas, que a los efectos deportivos eran considerados motocicletas (aunque muchos eran en la práctica autos con una sola rueda atrás).
D. J. C., Capital Federal.

CARBURADORES MAGNETT . . .ICOS

1) En el Road Test del Magnette, Uds. no han tenido en cuenta algo muy importante, que el 90 % de los compradores tienen el modelo de un solo carburador. De modo que las tablas que Uds. han publicado no alcanzan a satisfacer en todo... ¿Podrían publicar

HANSA 1100
línea completa de
REPUESTOS
ORIGINALES DE FABRICA
SERVICE NOEL GIRELLI
BILLINGHURST 2259
82-3543

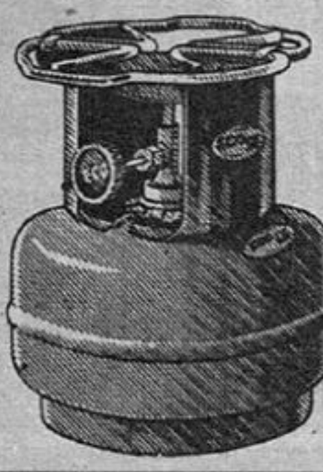
PEUGEOT
Citroën
REPUESTOS
Y ACCESORIOS
IMPORTACION
FABRICACION
establecimiento
TATEOSSIAN Hnos.
CABELLO 3363/65
(Alt. Las Heras 3400) Bs. As.
T. E. 71-3952 y 72-3957

Borgward
REPUESTOS Y ACCESORIOS
ISABELLA
B 611 - R-D
SERVICIO MECANICO COMPLETO
TEDMA S.R.L.
CONCESIONARIOS OFICIALES
CONSTITUCION 1049 - 26-0373 Bs. As.

SERVICE ESPECIALIZADO
- MECANICA INTEGRAL
- REPUESTOS y ACCESORIOS

Renault

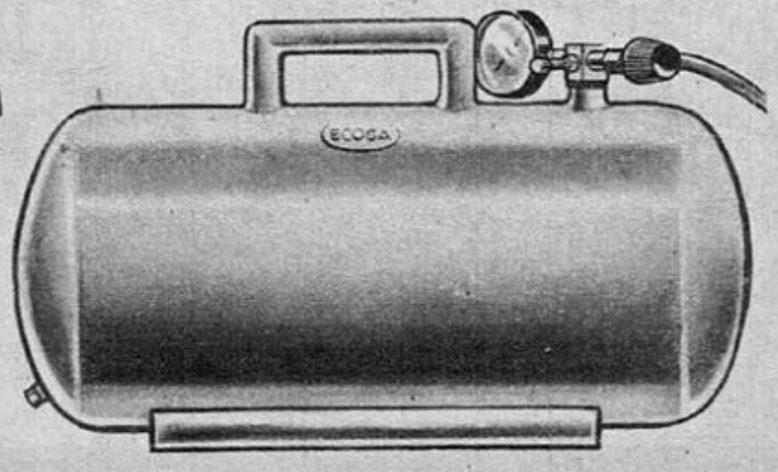
REPUESTOS LEGITIMOS
PARA MODELO
1951 (4.c.v.)
SALTA 1160 - T. E. 23-8913



CALENTADOR
portátil
A GAS
de garrafas
de 1 y 2 1/2 kg.

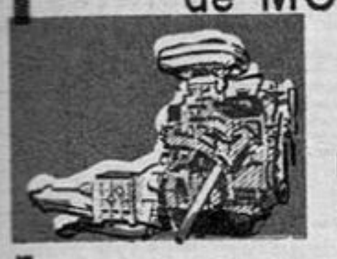
lleve en su auto estos
2 productos
ECO
insustituibles!

INFLAGOMA
portátil
Infla toda clase de neumáticos. Carga hasta 200 libras de aire
Tenga aire al instante y en cualquier lugar



PRODUCTOS ECO S.A. - Ameghino 557 - Villa Martelli - 740-3662

https://argentoteca.blogspot.com

RECTIFICACION de MOTORES
DE BAJA CILINDRADA

Motocicletas, motonetas, microcoupes,
De Carlo, Isard, NSU, DKW, Citroen 2 cv, Institec, Goliath, Saab, Fiat 600, Renault Dauphine y Volkswagen, con máquinas modernas.
FABRICACION de REPUESTOS
Casa GRAF S.C.
FRANCISCO HUE 572
San Andres F.C.G.B.M.

antiguos ingenieros de Peugeot al servicio de su
PEUGEOT
CRYPSA
MECANICA - CHAPISTERIA
REPUESTOS - ELECTRICIDAD
BUREAU de CONSULTAS
CANGALLO 3481 - Tel. 87-7178

MANUALES TECNICOS
REPARACION, AJUSTE y SERVICIO MECANICO

Automóviles en general	$	300
Fiat 600 - 600 D (750)	„	180
Fiat 1100, 1200	„	220
Renault Dauphine	„	220
De Carlo 700 BMW	„	220
Mercedes Benz	„	220
Chevrolet	„	380
Di Tella 1500	„	600
Volkswagen	„	380
Citroen 2 CV	„	180
Peugeot 403	„	350
Diesel en automotores	„	220
Transm. Hidramatic Auto	„	200
Lambretta 125-150 c/u.	„	250
Motocicletas	„	220
Preparación de automóviles en general para carreras	„	250
Preparación de motores para carreras	„	220
Enciclopedia de Tablas y Medidas: Automóviles, Diesel, Soldadura, Cálculos	„	250

CATALOGO DE LIBROS TECNICOS GRATIS
EDITORIAL
COSMOPOLITA
TUCUMAN 413 - Bs. Aires
También venta en: Quiosco Galería Güemes - Calle San Martin 170 - Bs. As.

Correo Parabrisas

que más no fuese las velocidades máximas de 1ª, 2ª y 3ª del modelo de un solo carburador (por supuesto, sin probarlo, es decir, consultando ante quien corresponda...)

R. — En primer lugar, nos gustaría saber dónde consiguió Ud. esa estadística. En segundo, no siempre podemos testear vehículos a voluntad, sino según las disponibilidades de las fábricas, que muchas veces tienen serios compromisos que afrontar con concesionarios. Nosotros pedimos un Magnette a Di Tella y nos proporcionaron un modelo de dos carburadores. No tenemos la información que Ud. solicita, pero la diferencia no debe ser muy grande.

2) Cuando Uds. prueban la velocidad máxima de un coche, ¿dejan un límite para evitar una rotura o efectivamente lo llevan a fondo? ¿Cómo comprueban cuándo el motor está al máximo?

R. — El motor se lleva a fondo. Se hace el cronometraje cuando el coche ya no acelera más. Ningún motor debe romperse por unos segundos de marchar a fondo. Si lo hace, es porque de todos modos incorporaba una pieza defectuosa.

3) He comprobado que entre Uds. y publicaciones colegas hay diferencias de 10 a 15 km/h., que me parece mucho. No creo que sea suficiente para justificarlo una diferencia de puesta a punto.

R. — No obstante, es común y corriente que entre distintas unidades de una misma serie existan diferencias tales como las que Ud. ha observado. La puesta a punto en el momento de efectuar la prueba (responsabilidad de la fábrica que produce el automóvil y lo somete a test) también puede introducir variantes bastante grandes.

C. E. R., Rosario.

RUIDOS

1) Podrían quitársele, los ruidos a una pick-up diesel aplicándole una capa aislante al capot, piso y guardabarros? ¿Cuál sería esa sustancia aislante?

R. — No creemos que usted logre eliminar el ruido del todo, pues éste es muy metálico y destacable en un motor diesel. Muy probablemente lo reduzca colocando material aislante debajo del capot. No vale la pena ponerlo en el piso y menos debajo de los guardabarros (donde, de todos modos, a las pocas cuadras de andar quedaría recubierto por una capa de barro y sustancias... varias). Como aislante recomendamos algunas de las modernas espumas sintéticas. También la pintura bituminosa puede reducir en cierta proporción el nivel de ruido que llega a la cabina.

Otro sitio donde conviene depositar material insonoro es el torpedo.

2) Cuando llevo mi radio a transistores en el jeep, hace un ruido a ametralladora. Me dijeron que podría solucionarse colocando condensadores...

R. — En los comercios dedicados a radio de autos venden "supresores" que se colocan sobre las bujías y que reducen algo la crepitación observada en radios que funcionan en automóviles.

3) ¿Qué diferencia hay entre servodirección y dirección hidráulica?

R. — Son sinónimos.

4) ¿Cómo es posible que entre dos camiones —uno diesel de 162 HP y un naftero de 160 HP —el de 162 tenga mucho más fuerza y tire más?

R. — No tenemos la especificación exacta de todos los camiones de producción actual. Pero se nos ocurre que el "naf-

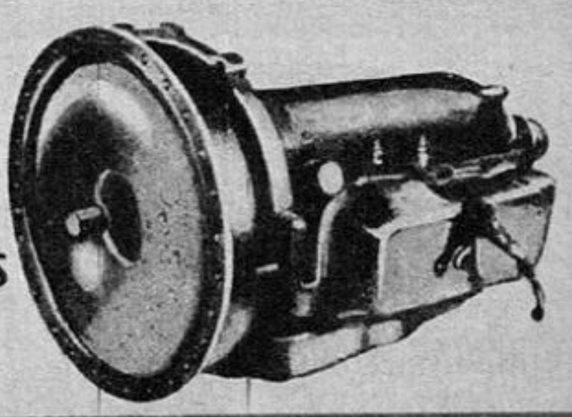
DKW
MANEJE SU INVERSION
COMPRANDO UN
AUTO UNION

varios planes de financiación
CON RADIO Y CALEFACCION
Elija el color de su DKW en
GUILLERMO J. GAINZA PAZ
automóviles S.R.L.
En la rotonda de Av. del Libertador y Av. Gral. Paz
Talleres Propios
Autorizados DKW

para su
CITROEN 2 CV
TALLERES "EPEVE"
REFUERZOS PARA PARAGOLPES Y DEFENSAS
SERVICIO ESPECIALIZADO
VALENTIN VIRASORO 1078
Tel. 87-3498 Bs. As.

BUEN VIAJE... con una buena puesta a punto y afinación de su motor en:
ALFONSO VEGA
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

LEVAS ESPECIALES PARA PREPARAR MOTORES DE TURISMO MEJORADO Y OTRAS COMPETENCIAS
SANTA FE 4920-772-0605 Cap.

Ahora SOLUCIONE LOS PROBLEMAS DE SU CAJA AUTOMATICA EN EL DIA
DIRECCIONES HIDRAULICAS
INSTRUMENTAL COMPLETO. AMPLIO STOCK DE REPUESTOS LEGITIMOS. SERVICIO DE ASESORAMIENTO TECNICO
CAJAS DE RECAMBIO DE TODAS LAS MARCAS
ENVIOS AL INTERIOR
DE MARCO Hnos. S R.L. LORIA 418 - 89-7685/3285 Bs. As.


Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas

tero" tenía otras relaciones de marcha y que puede desarrollar una velocidad máxima más alta. En materia de potencia, puede decirse que velocidad se permuta por fuerza y viceversa

5) ¿Puede andar un motor diesel con aceite quemado previo filtrado? Yo conozco uno que usa una mezcla de 20 litros de agricol en 100 de aceite viejo.

R. — Es un grave error. El aceite quemado ha sido despojado de la mayor parte de sus cualidades lubricantes por el uso a que ha sido sometido. Más que nada en un motor diesel, con elevadas solicitaciones impuestas por una relación de compresión de 20 a 1, es importante usar lubricantes de primera calidad.

6) ¿Qué es empuje Tapley? ¿Cómo se mide?

R. — Se sabe que un velocímetro mide la velocidad desarrollada, en kilómetros por hora. Un acelerómetro mide la aceleración, es decir, el mayor o menor pique de la unidad bajo prueba. Consiste en un instrumento que contiene un péndulo sumergido en una sustancia viscosa. Cuanto más acelera el vehículo, más se desplaza el péndulo, y más marca la escala dada en kilos por tonelada. Cuanto más kg/ton., más pique.

C. E. M., Concordia, E. R.

ROAD TEST

1) ¿Cómo es posible que teniendo el Chevrolet Super, 20 HP más que el 400, según la fábrica, el 400 tiene mayor aceleración de 0 a 500 metros? ¿Y que solo haya una diferencia en la velocidad máxima de 0,72 km/hora? ¿Falso el Road Test o falsos los 20 HP?

R. — La cifra de aceleración de 0 a 500 metros resulta contraria a la lógica por una conjunción de valores imponderables. En general, la aceleración del Super es marcadamente superior a la del 400: 0 a 20, 1"4 contra 1"6; 0 a 40, 3"4 contra 4"4; 0 a 60, 5"6 contra 8"; 0 a 80, 10"2 contra 12"2; 0 a 100, 14"8 contra 18"6.

Las velocidades máximas son cuidadosamente cronometradas con varias corridas en sentidos opuestos para anular efectos de viento y/o pendiente.

2) En PARABRISAS *45 contestan a R. Domínguez sobre Willys Jeep... Si la relación en 3ª es 5,37 a 1, creo que no puede ser directa... Por otra parte, no en todos los coches con 3 velocidades y motor adelante, es necesariamente directa la tercera... el Fiat tiene 4 velocidades y la cuarta sí es directa...*

R. — Evidentemente, usted tiene una confusión bastante grande en lo que se refiere a relaciones de transmisión. Los 5,37 a 1 "están" en el diferencial y no en la caja, cuya relación, en tercera, es 1 a 1 (directa). No es inevitable que los coches de tres velocidades y motor adelante tengan la tercera directa, pero todos o casi todos la tienen así. En los casos de coches de cuatro marchas, motor adelante y tracción a las ruedas de atrás, la cuarta es normalmente directa. No lo es en algunos casos como el Peugeot, por ejemplo, en cuya caja siempre hay dos engranajes trabajando, aun en cuarta; sin embargo, en las versiones de hace unos años a esta parte, los dos engranajes que trabajan en cuarta son de iguales dimensiones, vale decir que la relación de la caja en 4ª es 1 a 1, igual que si la caja fuera directa.

3) ¿Cómo es posible que el Magnette consuma menos que el Di Tella, si tiene mayor potencia gracias a mayor compre-

"EL NEGRO"
SILENCIADORES
CAÑOS DE ESCAPE
PARA COCHES Y CAMIONES
ROJAS 2246 Tel. 58-5585 - Bs. As.

TALLER ESPECIALIZADO
CITROEN 2CV
"ANTARTIDA"
TECNICA DE AVANZADA EN SUSPENSION, DIRECCION, MOTOR y CAJA
Av. Juan B. JUSTO 1281 Bs. As.
Tel. 77-6283

REPUESTOS ACCESORIOS
NSU
IMPORTACION
FABRICACION
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES Y TALLERISTAS
Contamos con los más grandes talleres propios para service, mantenimiento y reparaciones totales con personal técnico especializado.
REPETTO
SERVICE AUTORIZADO
de NSU MOTORENWERKE A. G. NECKARLSUM (ALEMANIA)
ALSINA 2114 - 47-1426 - Bs. Aires

MECANICA AUTOMOTRIZ
ARIAS PAZ: Manual de automóviles-Edición 1964 $ 800
ANDERSON: Reparación y ajuste de motores de automóviles ..... $ 900.
FERPI: Reparación de automóviles y camiones ... " 750.
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles Citroen 2 CV ..... " 180.
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles Fiat 1100 y 1200 ..... " 220.
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles Renault Dauphine ..... " 220
PINTO: Reparación y ajuste de automóviles De Carlo 700 ..... " 220.
M. FORD: Manual de Reparaciones de Motores V8 y 6 cilindros 37 - 46 ..... " 230.
RICCI: Servicio Mecánico del DI TELLA 1500 ... " 600.
BENOIST: Servicio mecánico del Chevrolet ..... " 380.
Especificaciones de afinación de autos de EE. UU. y Europeos 1957-62 ..... " 650.
BENOIST: Reparación y ajuste de automóviles Mercedes Benz ..... " 220.
VON DER: Servicio Mecánico del Volkswagen ..... " 380.
VICENTE: Trucaje de motores de 4 tiempos (preparación de autos de carerra) ..... " 300.
EVEREST: Manual para el afinado de motores .... " 850.
PARRA: Lubricantes su empleo y selección ..... " 350.
VICENTE: Técnicas de conducción del automóvil ... " 350.
VILAMITJANA: Organización del taller del automóvil $ 350.
Editorial América Técnica, Vanini, Lopez y Cia
CORRIENTES 1933 - T.E. 45-6341 - Bs. As.

CORTINAS para LUNETAS

Protejen de las molestias del sol.
Embellecen el interior del vehículo.
Graduables a voluntad
Fácil instalación
Y TODO ACCESORIO O REPUESTO DE CARROCERIA PARA CUALQUIER TIPO DE AUTOMOTOR
Ventas:
TRIUNVIRATO 3519/23 - 51-3852-4974
Fábrica y planta de colocación
TRIUNVIRATO 3655 Cap.
CROMOSOL S.A.

REPARACION GARANTIZADA DE
ARREGLOS A NUEVO DE TODA CLASE DE CRIQUES
AMORTIGUADORES SUSPENSIONES
ESTABILIZADOR DE DIRECCION COLOCADOS $1.500.
TREN DELANTERO
ANIBAL MUCHEN
Av. San MARTIN 4536
T.E. 50-2377 y 55-3635 Bs.As.

AUTO UNION
FALABELLA, DEL RIO y FITTIPALDI S.A.C.I.F.I.
CONCESIONARIOS DE
Ind. Aut. SANTA FE S.A.
AUTO UNION D.K.W.
ISARD ARGENTINA S.A.
TALLER AUTORIZADO
REPUESTOS LEGITIMOS IMPORTADOS y NACIONALES
Av. H. YRIGOYEN 7372 - Banfield
Tel. 242-3606/0096

IMPORTADORES
UNA GRAN ORGANIZACION COMERCIAL AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS LEGITIMOS IMPORTADOS Y NACIONALES
RADIOS - DEFENSAS - VISERAS
VOLANTES SPORT TIPO NARDI
MOLDURAS - REJILLAS - MANIJAS
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
COLOCACION EN EL ACTO

Detroit S.C.P.A.
EL SALON DEL ACCESORIO
WARNES 1333-37-41
T. E. 54-5649 Bs. As.

404
GIRIBONE 1199 ESQ. Av.FOREST
ANI-CAR
DISTRIBUIDOR MAYORISTA
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS PEUGEOT

403
TEL. 54-4575 Y 55-2898
...y ahora también Distribuidor exclusivo de las "SUPER BANDEJAS GIBEST" para su PEUGEOT 403-404 (ver página novedades)

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

https://argentoteca.blogspot.com

ARONDE
VDT
SIMCA
REPUESTOS y ACCESORIOS
SIMCA FIAT
IMPORTACION FABRICACION
E. BECERRA. FANDINO y Cia.
GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fe 3200
Tel. 83-2963

todoIKA
REPUESTOS
Y ACCESORIOS
IKA RENAULT
REPARACION
DE CANONERAS
RENAULT
Av. PAVON 2759
Tel. 208-4291 - Lanus

EN BELGRANO
SU REPUESTO LEGITIMO
PEUGEOT
DISTRIBUIDORES
PEU-BEL
La Biela
S.R.L.
MONROE 2479 T. E. 76-1114
Bs. As.

SERVICE INTEGRAL
PERAFAN MOTORS
REPUESTOS
DESCUENTOS A TALLERISTAS
750 OLIVERA 752
Bs. As
DE CARLO

Silvio GIANNINI
FABRICA AUTOMATICA DE
CLIPS y BROCHES
DE ACERO para baguetas
ANEXO:
ARTICULOS DE ALAMBRE EN GENERAL
FABRICA DE
FILTROS de AIRE
para motos motonetas
y motores de procedencia
alemana
Luis M. CAMPOS 3139
Tel. 67- 7642 Lomas del Mirador

Correo Parabrisas

sión, dos carburadores, válvulas más grandes, etc.?

R. — La mayor compresión se traduce en una disminución de consumo a igualdad de otros factores. Muchas veces un motor más potente que otro, consume menos a velocidades bajas y medias. En cambio, los consumos se normalizan a velocidades más altas. Por otra parte, creemos que el Magnette estaba más a punto que el Di Tella.

J. A. K., Cap. Federal.

DI TELLA CON NANAS

1) Cada 2.000 km. más o menos, mi Di Tella 1.500 empasta o ensucia bujías, comenzando simultáneamente un continuo tironeo y falta de fuerza. Algunos mecánicos y técnicos de Siam me han dicho que se debe a que no lo corro, pero viajo seguido y mi velocidad es de 80/100. ¿A qué puede deberse?

R. — Rogamos amplíe la información; ¿se le empasta siempre la misma bujía? Mándenos más datos, con su nombre y dirección, y le contestaremos a la brevedad posible.

2) Normalmente uso nafta especial. Una vez que puse común, empezó a pistonear. ¿Es que el Di Tella debe usarse solamente con nafta especial?

R. — Si está bien a punto, debe andar bien con nafta común, pero eso puede variar según la cantidad de carbón que tiene la tapa, según el estado de las bujías, etc. Si anda bien con nafta común, no necesita nafta especial.

3) A los 9.800 se me rajó la tapa del distribuidor. Los mecánicos dicen que se debe a la humedad y la tierra. Sin embargo no lo saco cuando llueve ni cuando hay humedad... ¿es posible que cueste 1.500 pesos aunque sea importado?

R. — Los mécanicos del interior suelen decir que las tapas de distribuidor se rajan por el barro, presumiblemente por el cambio violento de frío o calor. Sin embargo, nosotros objetamos que eso tendría que pasar lo mismo en la Capital Federal los días de lluvia. Creemos que la rajadura de la tapa de su distribuidor fue simplemente "una de esas cosas". En cuanto a precio, piense que los recargos de importación gravan muy sensiblemente los productos que se venden en nuestro país.

4) ¿Qué opinión tiene de los elásticos traseros rectos? Yo creo que cuando se venzan un poco pueden alcanzar a tocar las ruedas en el guardabarros con el coche cargado.

R. — No han tenido problemas las unidades que trabajan de taxi en la Capital Federal, a pesar de algunas calles bastantes malas. Por otra parte, usted no debe cargar el coche en demasía.

5) Quiero colocarle calefacción...

R. — Consulte un concesionario o las páginas de avisos agrupados de PARABRISAS.

UN LECTOR AZULEÑO.

AUTO UNION

Tengo una Universal DKW con la que por cuestiones de trabajo me traslado frecuentemente al interior del país. En estos frecuentes viajes obtengo generalmente 10 km/litro, según viento, camino, tránsito, etc. Uso un litro de aceite 40 cada 40 de nafta, sin aditivos. Nunca he tenido problemas.

Hay personas que dicen que el coche empasta bujías o que larga mucho humo. No es culpa del coche, sino de ellos, que no usan la caja de cambios como es debido. El motor de los Auto Union no tiene la elasti-

Coloque cintas
de frenos
sistema
BINDING BRAKES
vulcanizadas al patín
Casa CIVIL
DISPONEMOS
DE PATINES
EN CANJE
RECTIFICAMOS
CAMPANAS
Taller: EL CANO 3626
Ventas:
Av. FOREST 1184 · Tel. 54-5338
AMPLIO STOCK DE REPUESTOS IKA

REPUESTOS ACCESORIOS
DE CARLO - ISARD
ISETTA - HEINKEL - NSU
arcavi s.r.l.
VIAMONTE 2955 · Tel. 86-5646 · Cap.
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

REPUESTOS
para
CITROEN
FABRICA y VENTA
MIGUEL
DEVOTO
e Hijos
RIO de JANEIRO 781-793
Tel. 88-6145/7224
Bs. As.

FABRICANTES DE ALFOMBRAS
Y ACCESORIOS DE GOMA
PARA AUTOMOTORES
Aconcagua
M. R.
UNA MARCA DE
PRESTIGIO QUE
JERARQUIZA TODOS
SUS PRODUCTOS
DE CARLO
IKA
FIAT
Ford
CHEVROLET
● ALFOMBRAS originales para cada vehículo
● ALFOMBRITAS INDIVIDUALES
● SILENTBLOCKS
● JUNTAS ELASTICAS y/o MANCHONES
● PATAS de MOTOR
● GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA
STUDEBAKER
NSU
y una extensa línea de artículos
para toda marca de automóvil, camión,
furgón, jeep, etc.
M. PEUMAN R.
Industrial y Comercial
ESCRITORIO - DEPOSITO - VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR
VARELA 949
Tel. 61-8557 y 61-0567
Buenos Aires

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRAS DEFENSAS ESPECIALES
NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS
RADIOS · CALEFACTORES · FAROS
BUSCA · HUELLAS · BARANDAS
CORTINAS · VISERAS · ALETAS
DE VENTILACION · SOPORTES DE
PARAGOLPES · TRABEX · TAPIZADOS
ETC.
Jgo. de alfombras de goma piso
para coches compactos Valiant · Chevrolet
Falcon etc. en diversos colores.
JUJUY 51 (Plaza Once) Buenos Aires - Tel. 87-8269 y 88-2864
Jujuy 51 S.R.L.
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
JUJUY 51 - BS. AS.

https://argentoteca.blogspot.com

REPUESTOS **WALOR** IKA

JUEGO COMPLETO CENTRAL DIRECCION - JUEGO PERNO PUNTA DE EJE - BOTADORES - VARILLAS REGULACION DE EMBRAGUE etc.

Fabricados con aceros especiales normas originales. Roscas y tuercas cuidadosamente ejecutadas

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

M. ALONSO y Cía. S.R.L.

MEXICO 506-T.E. 30-7990 Bs. As.

CITROËN

REPUESTOS Y ACCESORIOS

MAYORISTAS DISTRIBUIDORES

ANTARTIDA

Av. Juan B. Justo 1283

Tel. 77-6283 Bs. As.

REPUESTOS

AUTO UNION

GRACIELA - INSTITEC

RECAMBIO DE CIGUEÑALES EN EL ACTO

CASA **AMBROSINO**

J. O. AMBROSINO Y R. RUIZ

UGARTECHE 3288 - Bs. As. - 71 - 9751

EN LINIERS

- Repuestos legítimos
- Service especializado
- Chapa-Pintura

AUTO UNION DKW

TALLER

RIVADAVIA AUTOMOTORES

TUYU 35 Tel. 64-8734

alt. Riv. 10700

imel y Cia. S.R.L.

- PISTONES
- AROS
- PERNOS

TUCUMAN 1680

Tel. 40-1042/5139

Bs. As.

EROSA y ANGIO Hnos. s.a.

REPUESTOS LEGITIMOS **DI TELLA**

Bdo. de IRIGOYEN 1051 • 26-8754

10 ⊙ PARABRISAS

Correo Parabrisas

cidad de algunos otros, y no puede andarse a 20 en 3ª ó 50 en 4ª, sino que hay que estar atento al motor para poner la marcha correspondiente. Yo uso: 1ª hasta 25, 2ª entre 15 y 60 (mínimo y máximo), 3ª entre 40 y 90 (a veces 100), 4ª, 70 arriba.

En mi coche le hice poner una defensa para proteger el radiador.

No aconsejo llevar el coche a ningún taller que no sea de un concesionario DKW...

En general, estamos en completo acuerdo con lo que usted dice. Especialmente en lo que se refiere al uso correcto de la caja.

AUTOUNIONISTA CONFORME, Capital Federal.

VUELCOS

1) Estoy completamente en desacuerdo con ustedes y con el señor Villaroel, de Neuquén, que dice que suplementando los espirales del Gordini, ocasionaría un vuelco en la primera curva. Yo tengo un Gordini con 20.000 km. y he tenido ese problema. Andando arriba de 110 km/hora el coche comenzaba a zigzaguear. Lo llevé a una concesionaria I.K.A. y me dijeron que se debía a las ruedas abiertas. Me suplementaron los espirales y ahora el coche a 120-125 no se mueve. También he tomado curvas a alta velocidad, y la estabilidad es muy superior a cuando era nuevo. Yo creo que si una concesionaria I.K.A. hizo el arreglo, tiene bastante prestigio y responsabilidad como para que uno después no vuelque en la segunda curva.

R. — Si una concesionaria tiene prestigio y responsabilidad, se supone que también debe tenerlos la fábrica. I.K.A. recomienda muy enfáticamente no hacer modificaciones a la suspensión del Dauphine y Gordini. Parece que, en su caso, la modificación ha rendido frutos provechosos. Pero muy bien podría no ser así. Los particulares que experimentan, nunca tienen la misma facilidad de hacerlo que las fábricas. Cuesta aceptar que un particular pueda hacer las cosas mejor que una fábrica que gasta millones de pesos en programas de experimentación que duran varios años. Salvo muy por casualidad.

Además, habría que ver exactamente qué quiere decir usted por curvas a alta velocidad. Y cómo el auto las tomó. La expresión es muy subjetiva.

2) Comparando los Road Tests, ¿cómo puede ser que el Falcon sea menos veloz que el Peugeot 403, con tantas diferencias de HP y cilindrada?

R. — Nosotros testeamos dos Falcon y los dos desarrollaban una velocidad máxima más o menos similar. No hay dudas.

3) Ustedes dicen que el Fiat 1500 tiene una velocidad máxima de 147 km/h., pero una publicación colega no obtuvo más que 138 km/h. de su auto. ¿Cómo puede ser tanta diferencia?

R. — En forma simultánea, varias publicaciones hicieron tests del Fiat 1500, y todas, excepto la que usted menciona, obtuvieron velocidades máximas comparables a la del test de PARABRISAS. El mismo colega que efectuó el test de los 138 km/h. nos manifestó personalmente su extrañeza por la baja velocidad de la unidad que le había sido asignada por la fábrica. El auto estaba muy bien a punto..., lo que ilustra las enormes diferencias que hay entre coche y coche de una misma línea de producción.
J. Z., Martínez.

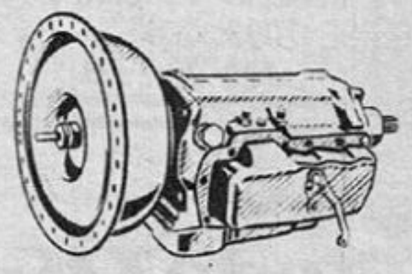
MERCURIO MAS VELOZ

1) Poseo una cupé Mercury 1947, y como tengo que sacarle el motor, quisiera tocarlo para más velocidad. He consultado a varios mecánicos, encontrando tal variedad de respuestas que no sé donde empezar... Algunes dicen cruzar el árbol de levas, otros variar la multiplicación, otros poner un cigüeñal '51... Hay quien dice que con estas modificaciones no andaría bien en baja, otros que se rompería la transmisión, etc. ¿Qué se podrá hacer?

R. — Primero, despojarse de la idea de que usted va a sacar "algo por nada". Cruzar el árbol de levas le significaría más potencia..., pero también más consumo, y además, el coche regulará mal y no podrá andar tan despacio en 3ª. Aumentar la compresión significa usar nafta especial, bujías más frías, acortar en cierto modo la vida del motor y puede hacer más dificultoso el arranque, especialmente si la batería ya es

CAMBIO ó REPARACION de CAJAS de VELOCIDAD

EN EL DIA!



HYDRAMATIC	POWERGLIDE	FORDOMATIC
JETAWAY	TURBOGLIDE	MERCOMATIC
DYNAFLOW	POWERFLITE	

Contamos para ello con el equipo mejor y más completo de herramientas, como así también un gran stock de repuestos legítimos, todo lo cual garantiza una perfecta reparación.

AL INTERIOR

ENVIAMOS CAJAS PROBADAS Y REGULADAS

HECTOR NAZAR S.A.

PEÑA 2934 CAP. Tel. 82-1472

ESPAÑA 1118 - CAP.
ROCHA 1478 - CAP. Tel. 21-5465

EN EL OESTE

ISARD - DE CARLO

SERVICE EL OESTE

REPUESTOS Y ACCESORIOS
CHAPA Y PINTURA

AUXILIOS

RIVADAVIA 14860/62 Tel. 658-5213
Ramos Mejia

ACCESORIOS para AUTOMOTORES

- CRISTALES DE SEGURIDAD
- CERRAJERIA
- TAPICERIA
- DEFENSAS
- PARAGOLPES
- MATAFUEGOS

ASESORAMIENTO TECNICO

CASA **GONET** y Cía.

RIVADAVIA 13132 al 40

653-6305 Ramos Mejia

DINOS S.R.L.

REPUESTOS **NSU PRINZ**

IMPORTADOS y NACIONALES

GORRITI 3409 - Tel. 86-5321

(casi esq Bustamante)

GASPERI Hnos.

REPUESTOS

LINEA COMPLETA

IKA

RIVADAVIA 10407

T. E. 64-3136

EMBRAGUE Y FRENOS EN GENERAL

RIVADAVIA 10487 - T.E. 64-2454

https://argentoteca.blogspot.com

vieja. El uso de dos carburadores significa más potencia, pero, igual que el cruce de levas, más consumo y menos flexibilidad en baja. Todo depende del grado de variación. Un moderado cruce de levas le permitirá un moderado aumento de velocidad sin que las desventajas que sobrevienen sean de excesivo monto. Lo mismo vale para los otras modificaciones que pueden hacérsele a un motor.

Le recomendamos que visite el taller de algún corredor especialista en Ford y le proponga el problema, recalcando que usted quiere el auto para andar en la calle.

2) Quisiera adaptarle el distribuidor del modelo '51 que viene arriba. ¿Se puede adaptar?

R. — La Argentina es, en cierta medida, el país de los milagros, así que no nos sorprendería que alguien hubiera inventado un sistema de adaptación. Pero no es fácil, porque en el modelo '51 se usa un accionamiento que los modelos '47 no traen. Nosotros no conocemos quien haya hecho esa modificación.

S/firma, Morón, P. B. A.

BUJIAS PARA FORD

Hay un error en "Correo Parabrisas 40", pero no de ustedes, sino de un lector... Un lector que no firma, de La Plata, asegura que al Ford 1935 le corresponden bujías Champion H-10 o J-8; está completamente equivocado, pues las que vienen de fábrica son Champion 7 ò C-7 (denominación antigua; hoy se llaman D-16 ó UD-16, rosca 18 mm.)

Las bujías H-10 van en los motores Ford 1938/53 coches; las H-9 en los camiones 1940/53, y las J-8, que menciona, van en la línea I.K.A., siendo aplicables también a los modelos Chrysler 1948/56. Tienen rosca de 14 mm...

La única recomendación que tenemos para Ford 1935 es "Champion 18 mm.". Sin embargo, parece que nuestro lector R. I. A. tiene razón; los Ford a partir de 1938 vinieron con bujías de 14 mm., pero los anteriores las tenían de 18 mm. y corresponde la graduación Champion D-16 ó UD-16 ó equivalentes de otras marcas.

Agradecemos la gentileza de R. I. A., La Rioja.

DEPORTIVAS

1) ¿Cuál es la cilindrada máxima admisible en Turismo de Carretera?

R. — La reglamentación de T. C. ha sido extensamente modificada con vigencia a partir del 1/1/65. Actualmente se limita la cilindrada de los motores intervinientes a 4.072 c.c. (además, están prohibidos los motores V8 de válvulas a la cabeza). A partir del 1º de enero de 1965 se admitirán solamente 4.000 c.c.

2) ¿Qué es lo que se hace a un Chevrolet o Ford T. C. para que ande a más de 200 km/h (les ruego me contesten algo detalladamente).

R. — Hace tiempo, en PARABRISAS publicamos una serie de notas en las cuales se generalizaba sobre la preparación de los coches de T. C. No tendría vigencia repetir esa serie, puesto que la reforma de reglamentos es bastante drástica.

3) Las válvulas, ¿son más grandes que las comunes?

R. — Sí, señor. Es uno de los clásicos recursos del preparador de motores.

4) ¿Qué es el "doble árbol de levas"? ¿Se permite en T. C.?

R. — Se llama así el sistema en el cual el motor tiene dos árboles de levas montadas en la tapa de cilindros. Generalmente, un árbol acciona las válvulas de admisión y el otro las de escape.

5) ¿Qué ventajas ofrecen 3 ó 4 carburadores? ¿Más pique? ¿Más velocidad? ¿Aumenta el consumo?

R. — Se usan tres o cuatro carburadores únicamente para "preparar" autos para correr, o en motores muy deportivos. Su empleo aumenta la potencia del motor, pero aumenta también el consumo y generalmente disminuye la elasticidad del motor. Vale decir, que hay más potencia, pero también hay que hacer más cambios de velocidad.

6) ¿Cuál es la compresión máxima admisible en T. C.? ¿Se usa nafta especial?

R. — Actualmente debe ser del orden de 9-10 a 1 con naf-

https://argentoteca.blogspot.com

ajusta
su motor
MOTALOY
mientras Ud. maneja

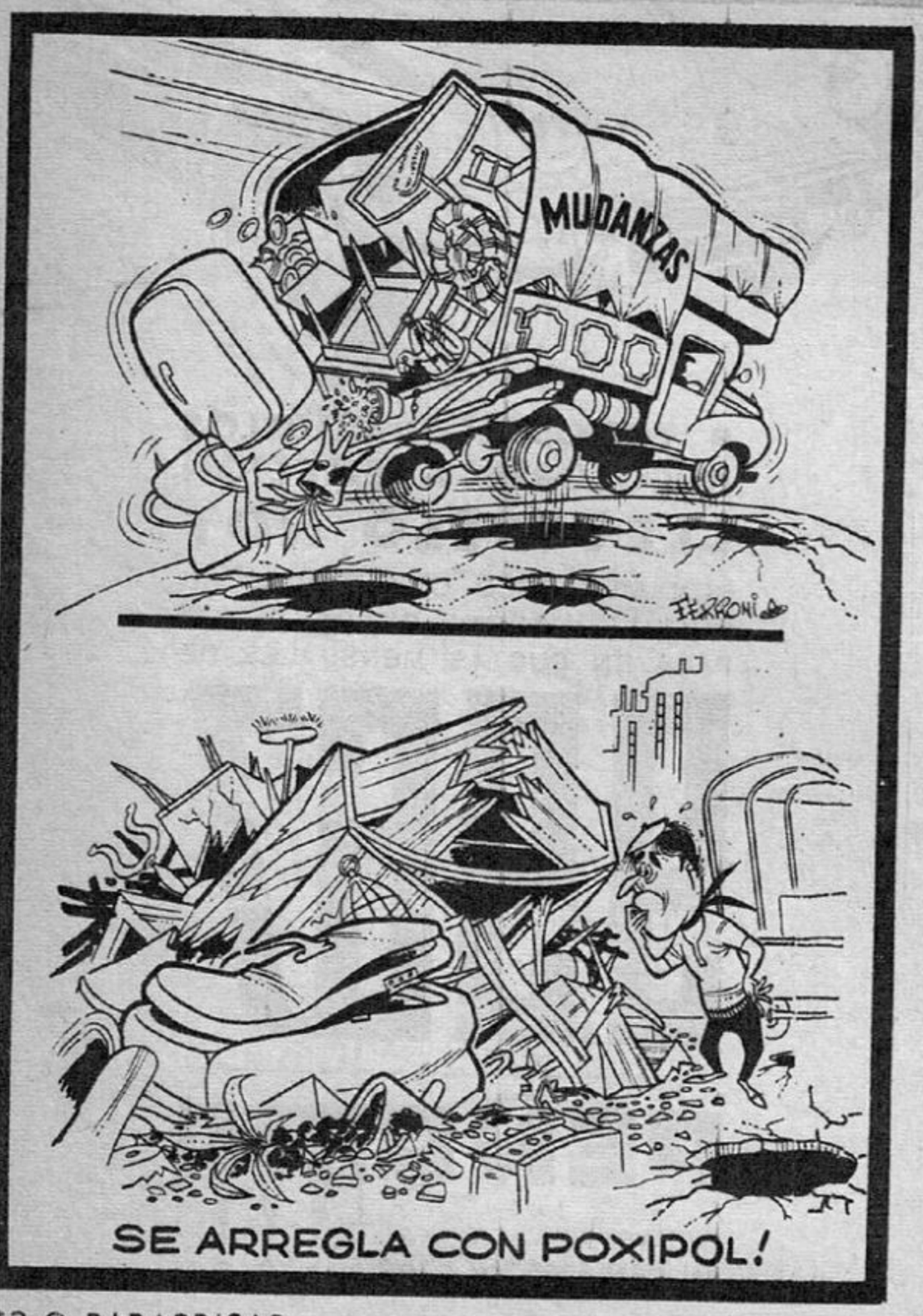
- Descarboniza y da plena compresión
  Remetaliza cilindros y pistones.
- Reajusta a nuevo los cilindros, aros y válvulas
- Economiza aceite y combustible

monroe

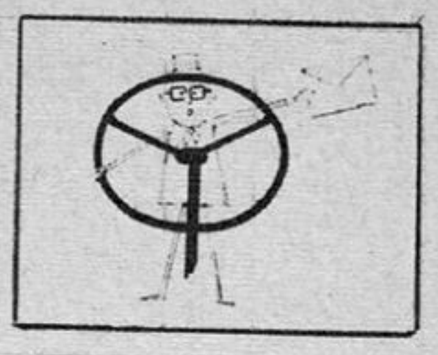
IMPORTADO DE EE.UU.

En venta en las principales casas del ramo y en
Cía. DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ S. A. C. I.
Representantes exclusivos.

Bmé. Mitre 559 T. E. 30-3100/5100



Correo Parabrisas



tas de 100/120 y eventualmente con agregados tipo benzol, metanol, etc. Es probable que cada corredor tenga su propia fórmula..., las que, seguramente, no siempre serán las óptimas.

7) ¿Se reduce peso y tamaño del volante?

R. — Sí, señor. En un motor "de calle" el volante está dimensionado para eficiente ralentí y para que el motor pueda andar a escasa velocidad en tercera sin tironear. En un motor preparado para correr, esas cualidades no interesan para nada. El hecho de alivianar el volante permite mayor pique y más agilidad de la respuesta del motor al acelerador (importante cuando se maneja en el barro o se toma una curva a gran velocidad con derrapaje).

O. A. D., Venado Tuerto.

PUERTAS Y CONTACTOS

Tengo un Di Tella 1500, 20.000 km., que tiene dos problemas serios:

1) Las puertas se abren continuamente. Nadie puede darme la solución para arreglarlas.

R. — Tampoco nosotros, porque habría que examinar el auto. Únicamente podemos sugerirle que haga revisar bien los burletes, las cerraduras y las plaquetas de las fallebas.

2) Luego de andar con el vehículo y cerrar la llave de contacto, al tocar el suelo el conductor y tomarse de la puerta, o cualquier parte de la carrocería, recibe una "patada" bastante fuerte. Luego de recibir esa descarga eléctrica se puede subir con tranquilidad... Aquí lo han revisado todo pero no encuentran el motivo de tal descarga...

R. — El fenómeno es bastante conocido; se llama "electricidad estática" y es el motivo por el cual los camiones tienen, o al menos deberían tener, una cadenita colgando de la parte trasera del chasis (para el caso, puede ser de cualquier parte metálica con tal que la cadena toque el suelo). En el caso de camiones petroleros, la ausencia de tal cadenita puede muy fácilmente originar una explosión. También es común en vehículos de transporte de pasajeros.

No nos explicamos por qué ocurre tan frecuentemente en su automóvil particular. Revise nuevamente el sistema eléctrico, especialmente la parte del retorno a masa. En último caso va a tener que ponerle una cadenita al coche como tienen los camiones.

Otra posibilidad es que usted use siempre calzado con suela de goma. Todos los autos generan electricidad estática, pero ocurre que hay individuos más susceptibles que otros ¿Le pasa lo mismo a otras personas cuando se bajan del auto antes que usted? (Evidentemente, la primera persona en bajar, siempre recibirá la descarga.)

En el "ultimísimo" de los casos, le sugerimos un artefacto raro pero que muy probablemente dará resultado. Se trata de un bastón con vara metálica y empuñadura de madera u otra sustancia aislante. La idea es de que al bajar usted haga puente entre la carrocería y el suelo, antes de que sus pies toques este último. Aclaramos que estos artefactos no se venden hechos, así que si usted desea adoptar esta solución, tendría que ingeniárselas por su cuenta.

O. L., Machagai, Chaco.

¡ABAJO LOS PEATONES!

Las especificaciones del Carabela, ¿son iguales a las del Kaiser Manhattan '55 ó '56, con overdrive?

Encuentro muy buenos los artículos sobre tránsito... Me gusta cuando hablan de los peatones, no porque tenga algo especial contra ellos, sino por el concepto que tienen ellos de nosotros. Ven un choque, y lo único que saben decir es "¡Van como locos!", sin averiguar otra cosa. Y lo peor es que los diarios siguen la misma técnica... pero ustedes no cometen ese popular error.

Ven un automovilista que cruza con luz roja y ponen el grito en el cielo. Pero "ellos" lo hacen de continuo y con toda impunidad. Arman gran escándalo porque en tal o cual esquina no hay semáforo, y después no lo saben usar. Al menos, así pasa en Lomas de Zamora... ¿Culpa de las autoridades o de los peatones? No sé. Pero lo que sé es que en vez de educarlos correctamente se buscan las peores soluciones. Por

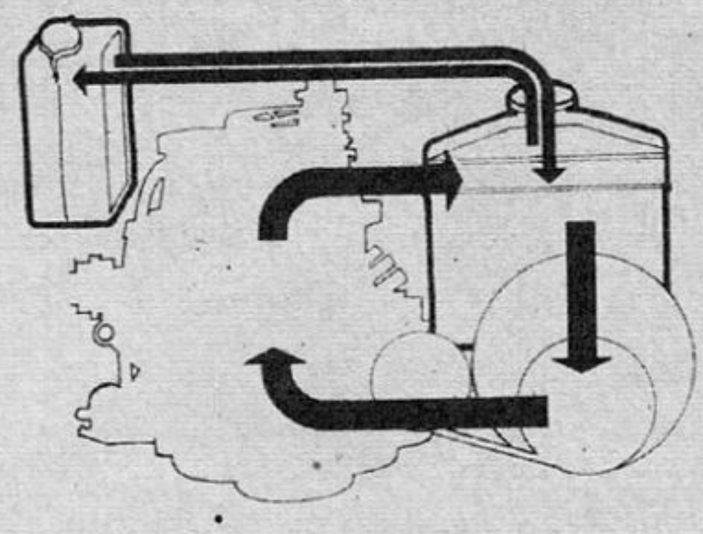
https://argentoteca.blogspot.com

por qué ahora el...

FIAT 600 D tiene

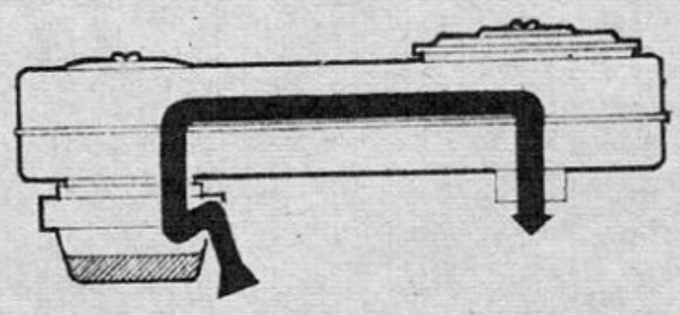
circuito sellado de refrigeración

(olvidese de reponer agua)



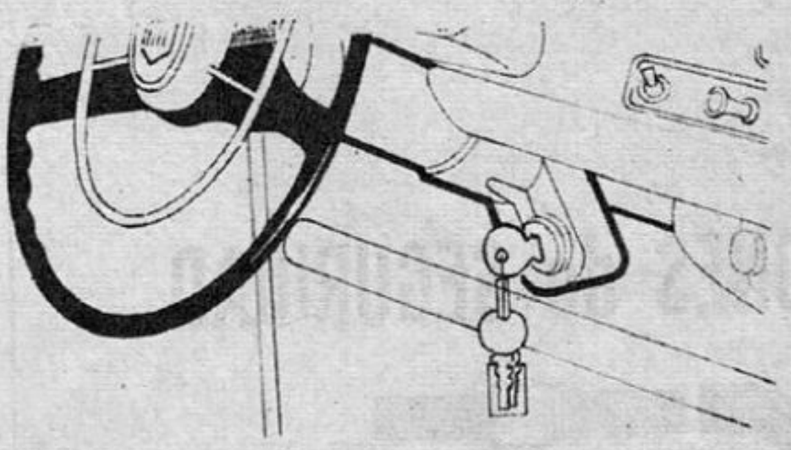
filtro de aire a doble estadio

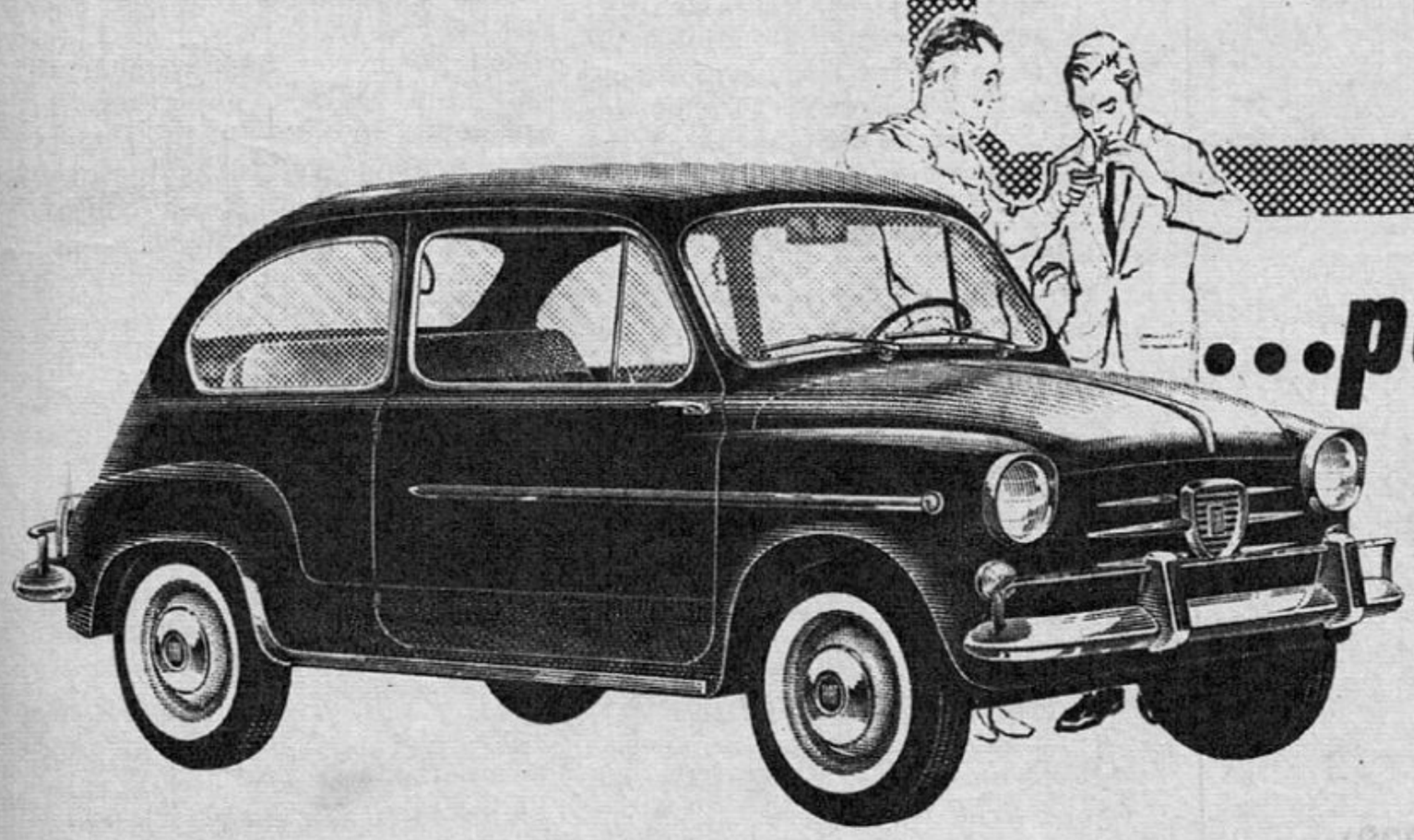
(olvídese del polvo del camino)



llave de encendido en la barra de dirección con traba

(seguro contra robo)





...porque FIAT siempre está al día!...

CALIDAD FIAT

https://argentoteca.blogspot.com

Los mejores CUEROS
en el mejor ZAPATO!

71-17-638-3
Mamón sport
Plantillado

SISTEMA Delgado
INDUSTRIA ARGENTINA

EL MEJOR CALZADO ARGENTINO

- Cueros rigurosamente seleccionados.
- De las más afamadas curtiembres argentinas.

SOLICITE SU "CREDITO EN 5 PASOS"

FLORIDA esq. CORRIENTES • CABILDO 2120
RIVADAVIA 6784 • Avellaneda: Av. MITRE 289
Rosario: CORDOBA 1090 • Mar del Plata: RIVADAVIA 2637
Mendoza: AV. SAN MARTIN 1434
Fábrica: AV. JUAN DE GARAY 2480
Bs. As.

VALDEL S.R.L.

CINTURONES de SEGURIDAD

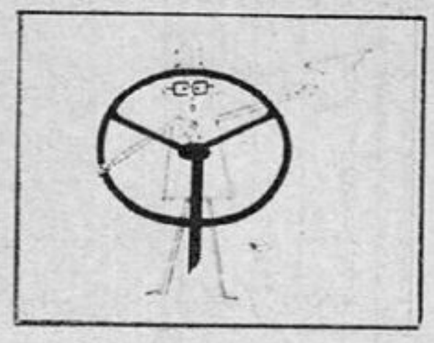
CRAK

COLOCACION Y VENTA,

SALGUERO 3030

SALGUERO TREINTA TREINTA (3030)
entre Avdas. Libertador y Figueroa Alcorta
Tel. 72-9595 y 72-9898

Correo Parabrisas



supuesto, me refiero a los "quesos", "defensas" o balizas. No tengo palabras para decir lo inútiles que son. Porque aun teniendo en cuenta que todos lo supieran usar, ¿hay derecho que un automovilista se mate por culpa de un distraído? ¿Cumplen alguna función los semáforos a lo largo de la avenida Pavón? Imagínese bloques de durísimo concreto de un metro de diámetro por un metro de alto, con la única función de matar automovilistas sin proteger a los peatones. ¿Por qué no los hacen colgantes como los de Remedio de Escalada? Si los locos automovilistas son capaces de esperar medio minuto frente a una luz roja, ¿por qué los peatones no pueden hacer lo propio?...

Estamos en general de acuerdo con lo que usted dice. Que es más o lo menos lo mismo que viene diciendo PARABRISAS desde el Nº 1...

El Manhattan es prácticamente idéntico al Carabela, excepto el overdrive, que nunca se ofreció en el Carabela.
Un Hincha de Boca, s/direc.

VARIEDADES

1) Enhorabuena volvieron a la encuadernación acaballada en lugar del obsoleto lomo cuadrado... ¿Cuáles son los autos que aparecen en las tapas de abril a agosto 1964?

R. — 41 Abril, Hillman Imp; 42 mayo, creemos que un SAAB (la foto no fué tomada por nosotros); 43 Volvo; 44 Chevrolet Super; 45 OSCA con carrocería especial.

2) ¿Qué especificaciones tenían las marcas Pegaso e Hispano Suiza, tan mentadas por lectores y redactores? ¿Por qué no publican historias de esas marcas?

R. — Justamente, estamos pensando en una sección para entusiastas, que incluiría, entre otras cosas, historias de las llamadas *Grandes Marques* ("grandes marcas").

3) ¿No hay buena voluntad en la gente de IKA y DINFIA? Infinidad de lectores verían con sumo agrado los Road Test del GW y la Estanciera...

R. — El GW dejó de producirse hace ya bastante tiempo. Tanto en DINFIA como en IKA hemos encontrado la máxima colaboración, lo que no podemos decir de todas las empresas. Pero a veces la cooperación está un poco condicionada por la necesidad de suministrar vehículos a los concesionarios que los reclaman a gritos. Por otra parte, no olvide que de dos publicaciones que empezaron a hacer Road Test hace unos tres años, ahora son muchas revistas las que hacen lo mismo.

4) Me recomiendan insistentemente el uso de aceite vegetal (ricino) para el cárter. En caso de usarlo ¿es necesario tener precauciones especiales?

R. — El aceite de ricino pasó a la historia. Todavía hay quien lo usa con fines de competición, pero es absurdo usarlo para un vehículo de calle. Los aceites minerales ofrecen exactamente la misma protección sin las desventajas del aceite de ricino, vale decir, su fuerte olor y su predisposición a oxidarse formando depósitos en el cárter de muy difícil extracción. La prueba más evidente está en que la famosa firma Castrol, tradicional productora de aceites de ricino (castor oil, de ahí la marca Castrol) ahora elabora preferentemente aceites minerales.

5) ¿Puede acarrear inconvenientes colocar cinco aros, o sea agregar uno de compresión?

R. — La pregunta es demasiado genérica. Puede ser que no acarree inconvenientes. También puede ser que no acarree ninguna ventaja, o sea que represente un costo inútil. Depende para qué se use el motor y depende del motor. La contestación solo puede hacerse haciendo la prueba y caminando el motor varios miles de kilómetros para medir desgaste.

6) Un mecánico me sugirió cromar el aro superior. ¿Puede ser?

R. — Vale la misma contestación que para la pregunta anterior. De todos modos, el cromado no es brillante sino opaco.

7) ¿Cuál es el método para averiguar el volumen de una cámara de combustión de cielo plano - Citroën, De Carlo, etc.?

R. — Hay que desmontar la tapa de cilindros y llenar la cámara de combustión de agua, estando las válvulas colocadas en sus alojamientos y cerradas.

https://argentoteca.blogspot.com

CONDOF

SINTECOL S. A., a la vanguardia en la fabricación de PINTURAS PARA SEÑALIZACION Y DEMARCACION VIAL; como también en la de todo tipo de pinturas industriales; proveedor de Vialidad Nacional, Vialidades Provinciales, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y otros municipios, en su permanente vocación de perfeccionamiento, ha obtenido la licencia de

CATAPHOTE CORPORATION
TOLEDO 10, OHIO • JACKSON, MISSISSIPPI

para fabricar sus productos reflectivos para la señalización vial, introduciéndolos en el mercado argentino como otra contribución para la **total seguridad en los caminos, pistas de aterrizaje, y aeropuertos.**

CATALINE: pintura reflectante de aplicación en frío, para marcación de pavimentos en sus tipos "Premix" y "Drop-on", en colores blanco y amarillo.

CATATHERM: pintura reflectante plástica de aplicación en caliente en colores blanco y amarillo.

CATAFLEX: sistema VSR material reflectante aplicado, para señales, puentes, obstáculos, etc.

SINTECOL S. A., ha designado a la firma

LUMICOT
SAN MARTIN 55 Piso 4º - OF. 29
T. E. 32 - 9267 - CAPITAL FEDERAL

licenciaria para la aplicación de los materiales reflectivos en la República Argentina, garantizando con ello su perfecta aplicación y eficiencia.

SINTECOL S. A., señala con orgullo que esta UNION PARA LA SEGURIDAD EN EL CAMINO, significa para nuestro país contar con productos comparables a los mejores del mundo, asegurándose asimismo, la primicia de todas las innovaciones y mejoras futuras.

SINTECOL S. A., estima que esta es la mejor manera de unirse a la celebración de este DIA DEL CAMINO.

SINTECOL S. A.
FABRICA DE PINTURAS Y AFINES
CALLAO Y PRIMERA JUNTA - T. E. 68-6940 - TAPIALES - PCIA. BUENOS AIRES

https://argentoteca.blogspot.com

FABRICA DE CAMISAS A LA EUROPEA

Lleva un año en preparar a una operaria en la sección cuellos de la fábrica que confecciona la camisa Perfecta Lew. Solo después de ese período de práctica esta operaria confecciona el cómodo cuello que lleva la marca Permanente (R) de lujo sin pespunte.

El énfasis de su calidad le ha dado fama fuera de los límites del país a la camisa Perfecta Lew. El tiempo significa muy poco para esta marca. La acumulación de pedidos de Perfecta Lew es tal que los comerciantes muchas veces tienen que esperar hasta 4 meses para recibir sus pedidos, pero este tiempo no es mucho cuando el que entiende sabe que en la confección de una camisa Perfecta Lew todavía se usan las técnicas artesanales, como en Europa que se hacen las más finas camisas de medida que allí solo pueden usar personalidades.

No olvidemos que las camisas que no se planchan tienen un máximo en artesanía y técnicá actual.

El tiempo pierde su importancia cuando se hace una Perfecta Lew, mientras otras marcas producen 100 camisas en el mismo tiempo se realizan 40 Perfecta Lew.

Pero quien ha comprado una Perfecta Lew bien sabe que ninguna puede compárarsele.

Perfecta Lew en todos sus detalles es el más alto exponente de prolijidad, aparte de su extraordinaria duración la camisa Perfecta Lew imparte prestigio a quien la usa por considerársela el Rolls Royce de las camisas, por eso en plena confianza el Sr. M. Lew, Presidente y Director de la fábrica dice: "me gusta pensar que somos uno de los pocos fabricantes del mundo que puede hacer una camisa exactamente como la que exigen los entendidos."

Correo Parabrisas

Luego se vuelca el agua en una probeta graduada en centímetros cúbicos y de esa forma se determina el volumen. Este método vale para casi todas las cámaras de combustión en las cuales el pistón tiene cabeza plana. Si la cabeza del pistón es bombé, el volumen de menos debe calcularse por geometría, adecuando el método a la forma del bombé.

8) Mi Isard Royal presenta un curioso fenómeno; corre más en 3ra. que en 4ta. Al enganchar la cuarta caen bruscamente las vueltas del motor y comienza una serie ininterrumpida de falsas explosiones.

R. — En el Isard, no solamente la cuarta es muy "larga", es decir, "de mucha velocidad", sino que hay relativamente poca diferencia entre 3a. y 4a. Evidentemente, su coche tiene una fuera de punto (carburación, encendido, distribución, escape sucio, etc., etc.) que ha reducido la potencia del motor de tal manera que ya no "tira" en cuarta. Debe hacer revisar bien el coche.

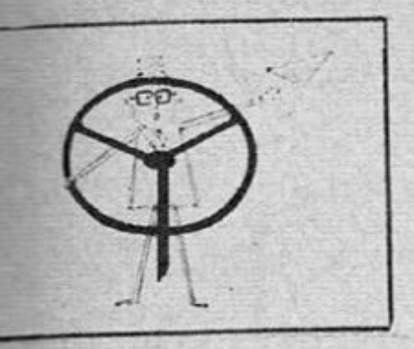
J. V., Florida.

CAMBIOS DE ACEITE

Tengo un Peugeot 403, nuevo de fábrica. Uso aceite YPF de la graduación recomendada por la fábrica. Lo que me desconcierta es la frecuencia de cambios de aceite. El manual dice "cada 3.000 km." Los concesionarios dicen "cada 1.500 km.". Yo viajo únicamente en ciudad o en ruta de asfalto. ¿Qué sugieren ustedes?

Recientemente hemos estado examinando más a fondo esta cuestión de cambios de aceite. Depende, no solamente del tipo de camino en que se usa el auto —mejor dicho, del tipo de atmósfera, polvoriento o no, en que trabaja el motor—, sino del tipo de utilización en lo que se refiere a puestas en marcha en frío y duración de viajes. Cuando más se contamina un aceite es cuando el motor, frío, es puesto en marcha y llevado a temperatura de operación. Por eso duran tanto los motores de taxis que siempre trabajan a temperatura ideal. Si usted usa el auto como lo usamos la mayoría, es decir, con varias puestas en marcha por día, cambie aceite cada 2.000 km. más o menos. Si lo pone en marcha dos veces por día solamente y des-

https://argentoteca.blogspot.com



pués hace un viaje de 10 ó más kilómetros, puede estirar más los cambios de aceite. Si su coche es uno de los que han sido desprovistos de termostato, cambie aceite con más frecuencia. Si el termostato de su motor "está" y funciona correctamente, puede demorar los cambios. Si anda en caminos de tierra, cambie aceite con mayor asiduidad.

S. M., Bahía Blanca.

AUTOENCENDIDO

Tengo un De Carlo 700 modelo 1961. Lo hice descarbonizar. Uso bujías Champion N. 3. Recalienta y hace autoencendido... Uso nafta especial. En caliente el motor demora en arrancar.

Muy probablemente su motor tenga la carburación pobre o obturado el silenciador de escape. La carburación puede analizarla haciendo andar el auto a alta velocidad durante algunos minutos, cortando el encendido de golpe, y dejando parar el auto en punto muerto (frenado si desea, por supuesto). A continuación extraiga las dos bujías. Examine los culotes; si tienen depósitos canela, la carburación está bien; si los depósitos son blancuzcos, es pobre; si son grasos y oscuros, es rica.

Puede probar si está o no obturado el sistema de escape quitando el caño y andando un par de días sin él (claro que eso es ilegal y usted merecerá las multas que pueda ocasionarle esta práctica). Si andando así desaparecen los fenómenos de recalentamiento y autoencendido, el escape es el culpable. La puesta a punto debe verificarse en taller.

N. F. D., Esperanza, S. F.

SILENCIO EN EL FORD

1) ¿Qué ventajas traen los silenciadores tipo Abarth?

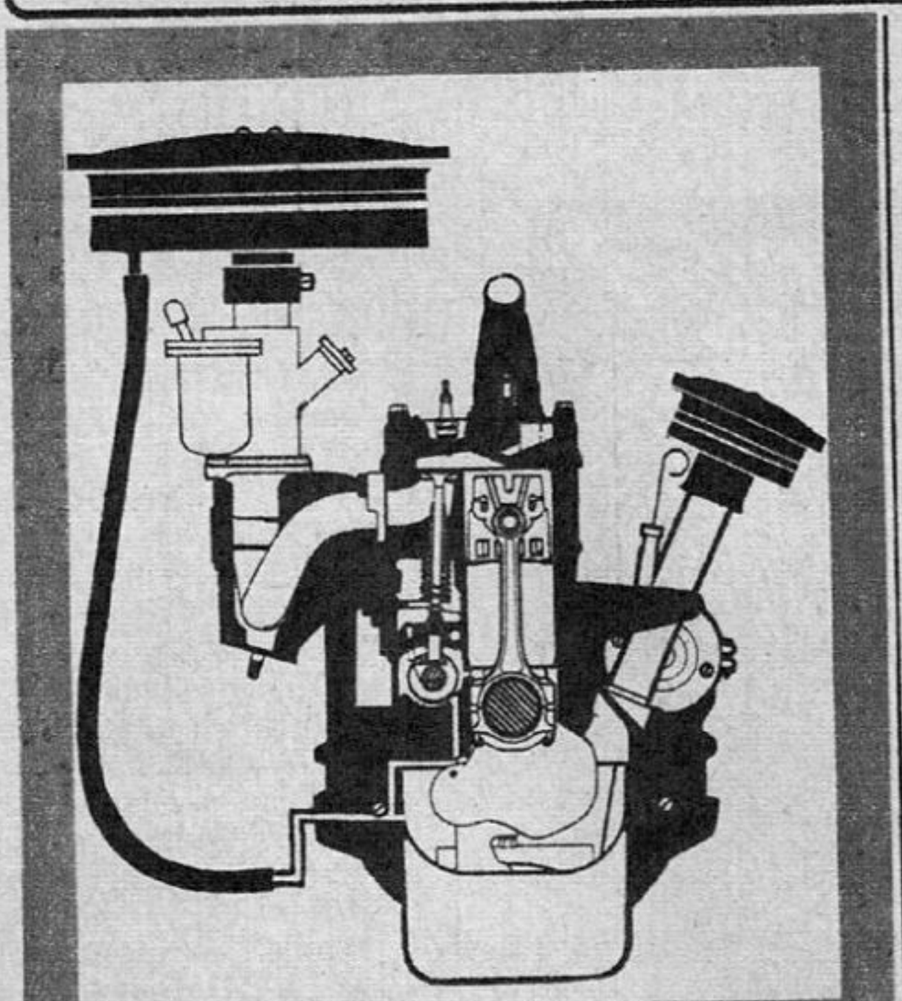
R. — Los silenciadores normalmente suministrados por las fábricas de automotores están calculados de modo tal de mantener dentro de límites aceptables el ruido de escape. Los silenciadores especiales consienten un nivel de ruido algo mayor, en retribución de lo cual, al reducir la presión con la cual chocan los gases, reducen la pérdida de potencia debida al silenciamiento. En algunos casos con silenciadores especia-

ROAD TEST
FASFILTER

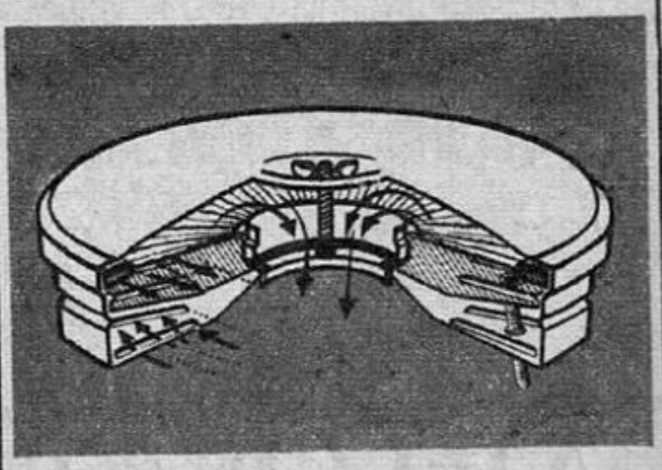
HOY PROBAMOS EL FASFILTER

Nuevo Sistema Completo de Filtrado de Aire Semi - seco

BOOM S.A.

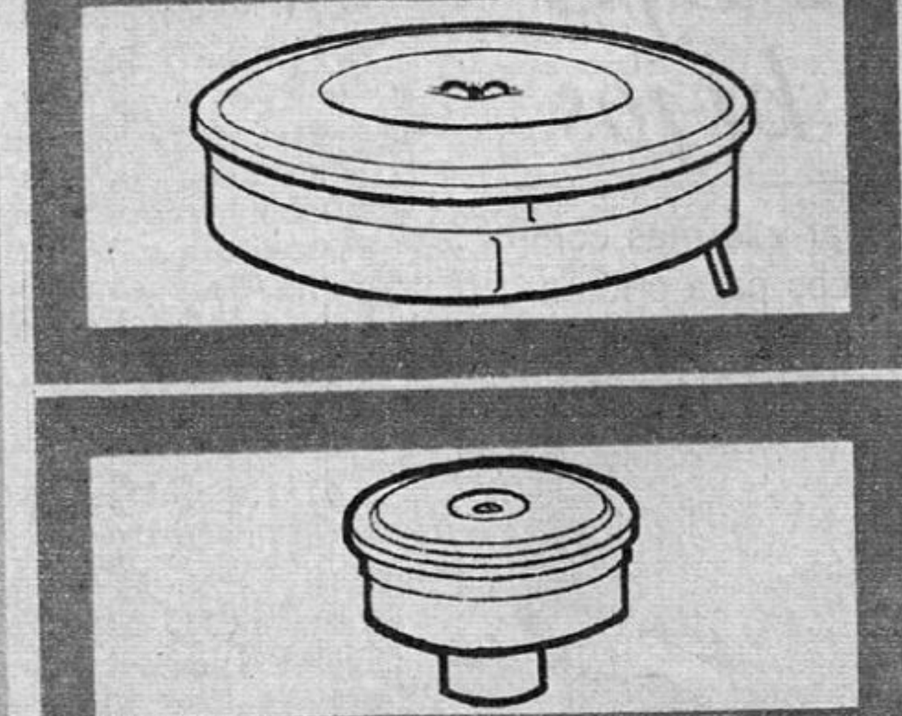


El automovilista, camionero o colectivero de nuestros días tiene depositado en su vehículo un capital considerable. Por esa razón se hace cada día más evidente la necesidad de conservarlo y protegerlo de todo lo que contribuya a su prematuro desgaste. El polvo del aire ambiente es el factor Nº 1 del desgaste de un motor. Hoy presentamos la solución a ese grave problema: FASFILTER.
FASFILTER es un sistema completo de filtrado de aire semi-seco que retiene el 100 % de las impurezas.



FASFILTER actúa de 3 maneras:

FILTRO DE AIRE DEL CARBURADOR. Carcaza de entrada tangencial de aire, elemento filtrante y adaptador... que elimina las impurezas del aire.



FILTRO DE AIRE PARA TAPA DE CARGA DE ACEITE: Réplica en miniatura del filtro del carburador que impide la entrada de las impurezas al cárter y mejora la ventilación.

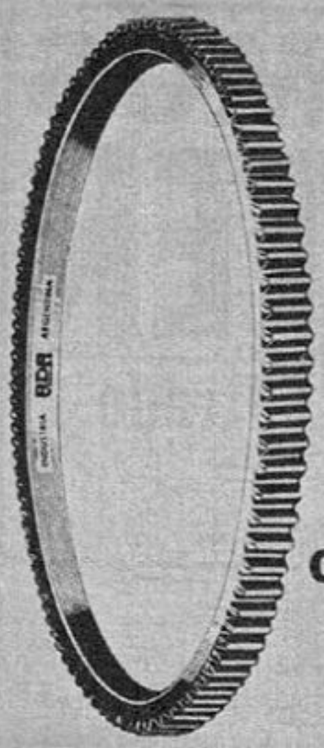
TOMA DE VAPORES O NEBLINA DE ACEITE: Toma los vapores del cárter y absorbe una neblina de aceite que aglomera la suciedad facilitando su expulsión, impregna el elemento filtrante y lubrica los aros superiores y paredes del cilindro.

FASFILTER ES UN NUEVO SISTEMA COMPLETO DE FILTRADO DE AIRE SEMI-SECO

De esta manera FASFILTER trabaja rindiendo mayor potencia, pique, velocidad y economía.

FASFILTER es fabricado bajo licencia y distribuido por FAS PEPA HNOS. S. A. de Garibaldi 1415 Lomas de Zamora.

https://argentoteca.blogspot.com

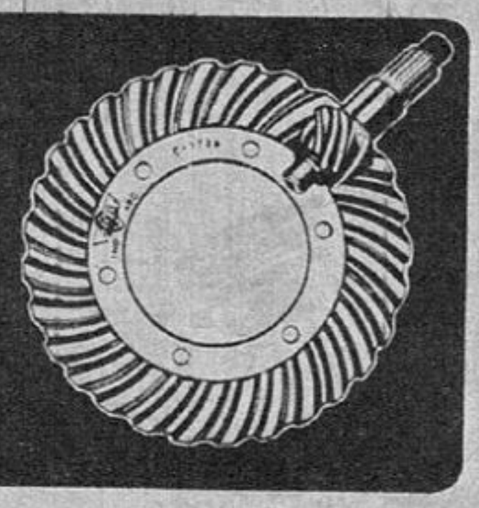


...CON EL PRESTIGIO DE LA MARCA

ADA

CORONAS DE ARRANQUE...
más de 200 tipos y medidas para automotores americanos o europeos.

PIÑON Y CORONA DE DIFERENCIAL...
y cualquier engranaje de dientes cónicos hypoidales, espirales y rectos de 75 hasta 800 mm. de diámetro.



UNICOS FABRICANTES
CASA STEWART S. A.
Comercial, Importadora e Industrial
TUCUMAN 3550 • Tel. 86-2205 - 06 - 07

CARLOS ESPEJO e hijos
"EL PADRINO DE LOS NOVIOS"
HIPOLITO YRIGOYEN 968
T. E. 37-4081

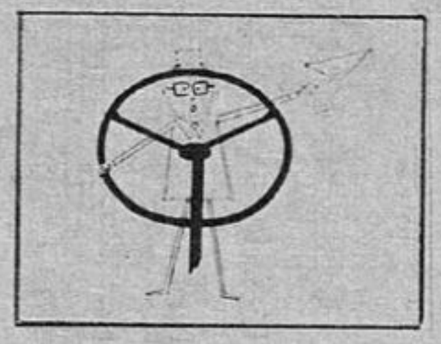
Finísimos muebles de estilo para el hogar y la más completa línea en sólidos muebles metálicos para oficina.
Recuerde que un mueble de
CARLOS ESPEJO e hijos

...LO DISTINGUIRA "COMODAMENTE"

Facilidades

PUBLICITARIA INTERNACIONAL LTDA.

Correo Parabrisas



les se puede "ganar" hasta un cinco por ciento de potencia, siempre que el silenciador especial tenga un diseño correcto y adecuado a las características —rendimiento volumétrico, cruce de válvulas, etc.— del motor sobre el cual se aplica.

Hay otro fenómeno sucedáneo que muchas veces confunde la idea principal; es frecuente que un automovilista coloque un silenciador especial nuevo, limpito, en sustitución del normal viejo, picado y obturado por carbón. En ese caso notará una inmediata ganancia en performance, pero NO exclusivamente a que el silenciador especial es mejor, sino a que estaba limpio.

Un inconveniente es que las autoridades de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires aún no se han expedido sobre niveles sonoros mínimos admisibles ni sobre la forma de medirlos. En las campañas "antirruido" el factor determinante es la decisión arbitraria del inspector de tránsito que interviene. Generalmente, el inspector no podrá objetar un silenciador de norma, salvo que éste se encuentre picado y/o agujereado.

Suponemos que en un futuro no muy lejano la Municipalidad anunciará normas y equipos para la solución de ese problema. En ese momento es factible que quienes hayan instalado en sus coches silenciadores "especiales" se encuentren repentinamente en infracción.

2) ¿Se fabrica este tipo de silenciador para el Ford F-100?

R. — No creemos, pero de todos modos usted puede consultar a los fabricantes. Algunos de ellos anuncian en las páginas de avistos agrupados de PARABRISAS.

3) ¿Qué velocidad máxima alcanza este vehículo?

R. — 141 kilómetros por hora, en nuestro Road Test.

4) ¿Se le puede aplicar un amortiguador suplementario en cada rueda? ¿Afecta la estabilidad o seguridad general del vehículo?

R. — No estamos en el detalle exacto, pero suponemos que sí. Usted tendría que tirarse debajo del auto con un mecánico y ver si hay lugares donde adaptar montantes para otro amortiguador. No creemos que de modo alguno comprometa la estabilidad ni la seguridad del vehículo; lo que sí, que en estado vacío va a saltar muchísimo por la suspensión dura.
J. W., Pedro Luro, P. B. A.

FUERZA DE ARRANQUE

¿Qué fuerza tiene un motor de arranque? ¿Hace girar solamente el árbol de levas o también el cigüeñal? Si no, ¿cómo hacen en el Nº 43, en "Usted Puede Hacerlo" para hacer girar el árbol de levas sin que el motor empiece a funcionar?

Un motor de arranque puede desarrollar aproximadamente 3 a 4 mkg. de cupla motriz en el momento de iniciar el impulso del motor. En la gran mayoría de los casos, los motores de arranque tienen un piñón que acciona una corona montada en el volante del cigüeñal.

El sistema de arranque mencionado en la nota "Usted puede hacerlo" anula el encendido o "contacto" del motor. De esa forma, el árbol de levas y todo el motor pueden girar sin que éste eche a andar.
Futuro Decarlino, s/dirección.

PEUGEOT 202

1) ¿Salió a la venta PARABRISAS *antes de noviembre 1960? ¿Puede conseguirse el número correspondiente a abril 1961? ¿Cuánto cuesta el envío a domicilio?*

R. — El Nº 1 de PARABRISAS apareció, precisamente, en noviembre de 1960. Para números atrasados, consulte el aviso de RYELA que aparece en este número.

2) Tengo una camioneta Peugeot 202 de 1947; la tengo para trabajar, así que tengo que cargar, y a veces me parece mucho ponerle 650 kilos... ¿Cuánto podría cargarle?

R. — No tenemos especificación del 202, pero pensamos que más de 400 kilos ya es demasiado.

3) No me da más de 50 ó 60 kilómetros por hora. ¿Qué podría hacerle para que me dé por lo menos 80?

R. — Antes que nada habría que ver en qué estado está su motor. Si usted habitualmente le carga 650 kilos, probablemente no esté muy bien. De todos modos no le recomendamos modificaciones para au-

https://argentoteca.blogspot.com

Ore-Lube Corporation de los EE. UU., presenta en la Argentina

el 1er. aditivo sintético concentrado*

ORE POINT

el aditivo definitivo!

para nafta o gas-oil

VEA COMO ACTUA ESTE REVOLUCIONARIO ADITIVO SOBRE EL COMBUSTIBLE Y EN EL MOTOR:

1- Ore-Point libra al motor de carbón!

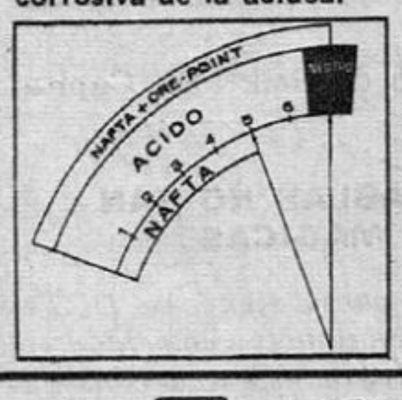
Por su efectivo poder detergente, desprende los depósitos carbonosos de los asientos de las válvulas, permitiendo su cierre perfecto, limpia la ranura de los aros y permite su libre movimiento; mantiene libre de carbón la cámara de combustión, la cabeza del pistón y los electrodos de las bujías.

Ore-Point limpia todo el sistema de recorrido del combustible.

2- Ore-Point neutraliza instantáneamente la acidez!

La acidez provoca la oxidación y posterior corrosión de los metales. Se manifiesta en dos formas: a) acidez del combustible (nafta o gas-oil), y b) acidez resultante de la combustión misma.

Ore-Point es el único aditivo que elimina totalmente la peligrosa acción corrosiva de la acidez.



3- Ore-Point lleva la compresión a su punto óptimo!

El valor de compresión para el cual ha sido diseñado el motor, se pierde a medida que éste se va carbonizando. Entonces se produce un falso aumento de compresión, seguido por una caída a niveles muy inferiores a los originales de fábrica: el motor se "desinfla".

Ore-Point es el único aditivo que lleva la compresión a niveles óptimos como cuando el motor sale de fábrica!

4- Ore-Point permite que el motor desarrolle toda su potencia.

Porque evita la fuga de gases, por sellado perfecto de la cámara; porque asegura un quemado total de la mezcla; porque facilita el proceso de lubricación de los mecanismos; porque permite aprovechar la potencia calórica del combustible; porque mantiene o restituye la compresión normal.

Ore-Point es el único aditivo que reintegra al motor su potencia real y efectiva.

R.P.M.	Potencia H.P.	
	Nafta	Nafta+O. Point
2.000	25,4	30,2
2.500	31,8	36,2
3.000	36,6	41,0
3.500	40,4	44,6
4.000	42,3	47,0
4.500	44,6	48,2
5.000	43,1	46,0

5- Ore-Point ahorra un promedio de 15 a 20% de combustible!

Al mantener limpio el sistema de distribución se economiza combustible; al lograr la hermeticidad de la cámara de combustión y evitar la dilución del aceite, se mantiene la viscosidad, lo que se traduce en una real economía de lubricante.

Ore-Point permite el funcionamiento del motor en condiciones óptimas con elevado rendimiento y sustancial economía.

VELOC.	RENDIMIENTO KM/L		
KM/H.	COMB.	+ ORE-POINT	DIF. %
50	6,75	7,89	16,8
60	6,95	8,15	17,2
70	7,27	8,58	18,0
80	7,67	9,19	19,8
90	7,53	8,95	18,9
100	7,38	8,65	17,2

Y PARA MOTORES 2T ORE JET **con iguales beneficios!**

* **ALTA CONCENTRACION**
BASTAN 3 ½ CM³
PARA 20 LITROS
DE COMBUSTIBLE

A partir de hoy,
toda vidriera con la calcomanía ORE-POINT,
lo invitará a detener su coche
para adquirir el 1er. aditivo sintético concentrado.
ORE-POINT, para nafta y gas-oil.
ORE-JET, para la mezcla 2T.

ORE-LUBE SUDAMERICANA S. A. C. I. - Av. Diag. Roque Sáenz Peña 846 - 4° Piso - Buenos Aires - República Argentina

https://argentoteca.blogspot.com

Tito Caserta

Concesionario Oficial

Siam Di Tella Automotores

Callao 1299, esquina Juncal

T. E. 44-3307

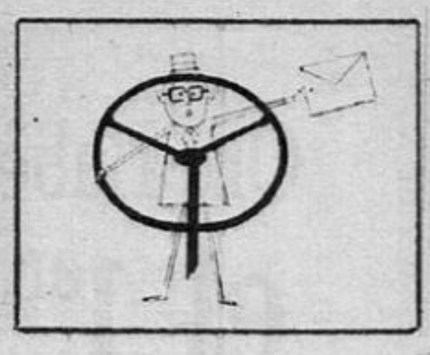
Magnette

Di Tella 1500

Traveller

Pick-Up-Argenta

Correo Parabrisas



mentar la performance, puesto que es un motor chico, con muchos años en la calle y probablemente años muy difíciles. Cualquier cosa puede romperse si usted trata de forzar el motor más allá de los límites que consiente.

4) ¿Dónde puedo conseguir repuestos para este coche? ¿Qué aceite le pongo? ¿Cuántas libras llevarán las gomas?

R. — No conocemos fuente de repuestos para este coche, por desgracia. En cuanto a aceite, no hay mucho misterio. Use 30, 40 ó 50, según el estado del motor. En cuanto a presión de gomas, busque una presión que no le endurezca demasiado la suspensión y que al mismo tiempo no permita que las paredes de las cubiertas no se arqueen demasiado. Será cuestión de unas 25-30 libras.

5) ¿Por qué hay coches que tienen freno de potencia para la ciudad? ¿Para qué sirve el embrague hidráulico?

R. — El freno de potencia no es para que el coche frene más, sino para que frene igual, pero apretando menos el pedal. El embague hidráulico es muy conveniente porque no hay que proveer un varillaje mecánico entre el pedal y el embrague. Basta montar una cañería en cualquier sitio cómodo.

6) ¿Pueden decirme el precio de los famosos autitos Triunph?

R. — No, señor, porque no hay precio oficial. Los coches que hay en nuestro país ya circulan en manos de usuarios particulares, o de lo contrario están demorados en la Aduana. A veces aparecen avisos de venta en los diarios de la Capital.

El Burro de Belgrano, Capital Federal.

¿TABLAS NO TAN MAGICAS?

1) Mi padre tiene un Di Tella. A cualquier velocidad el velocímetro acusa una constante oscilación que dificulta apreciar la velocidad a que se camina. ¿Qué solución tiene?

R. — Muy posiblemente necesite lubricación de la tripa. Muchas veces por lubricación deficiente el cable no gira suavemente sino que lo hace en una serie de intermitencias. Si después de hacer hecho lubricar el cable, el inconveniente persiste, habrá que llevar el coche a una casa especialista en tableros.

2) Un amigo que tiene un Di Tella acostumbra sacarlo de parado en segunda; yo pienso que es una pésima costumbre, pero él dice en su defensa que lo hace sin apurar el coche. ¿Qué piensan Uds?

R. — Las relaciones de mando final del Di Tella son "cortas". Eso quiere decir que la práctica de sacar un Di Tella de parado en 2ª no es muy, muy malo, pero tampoco le hace bien al coche. El elemento más perjudicado es el embrague.

3) La persona a que me refiero en el párrafo anterior usa las marchas lo menos posible, tratando de andar siempre en cuarta. Dice que las "Tablas Mágicas" publicadas por Uds. son ridículas y exageradas, que es forzar el motor. ¿Qué piensan?

R. — Que tal vez nosotros sabemos algo más de autos que ese señor. Y que ese señor está acortando la vida útil de su motor cada vez que anda en auto. Háganos caso y el motor de su Di Tella se lo agradecerá.

MARIO, Capital Federal.

400 Y II

1) ¿Por qué en nuestro país se llama Chevrolet 400 lo que en EE. UU. se llama Chevy II?

R. — El Chevy II se vende en Norteamérica en tres series, 100, 200 y 400, siendo ésta la más lujosa, y la única que GM fabrica en nuestro país. En EE. UU., "nuestro" coche sería el Chevy II serie 400.

2) ¿Puede correr en Le Mans el Iso-Rivolta con chance de ganar? ¿Tienen la dirección?

R. — Compitió un Iso-Rivolta en Le Mans..., pero no ganó. Para ganar hace falta mucha experiencia, mucha potencia, mucha resistencia. La dirección es ISO S.p.A. Autoveicoli, Via Vittorio, Bresso (Milano), Italia.

A. G. V., s/dirección.

FORZANDO LA LUBRICACION

En otra oportunidad escribimos, sin tener contestación...

https://argentoteca.blogspot.com

Peña Propaganda

NACIO LA TELA CON FRESCURA MARINA

Esterlin 67

Con la fórmula que asegura la mayor elegancia y la mayor frescura: Dicrolene® *(fibra poliester)* y lino.

FRESCA, LIVIANA, INARRUGABLE, NO SE PLANCHA, DE FACIL LAVADO, RAPIDO SECADO, NO ENCOGE, FIRME COLORIDO.

Dicrolene® | 67%
lino | 33%

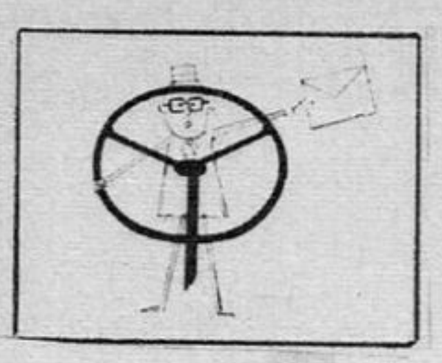
Ninguna otra combinación puede brindarle una tela tan a prueba de arrugas, que conserve tanto su prestancia por más que se use y lave y que proporcione esa frescura marina única, confortable.

Esterlin 67
OTRO PRODUCTO DE AVANZADA DE
LONALINO

®Marca registrada de Petroquímica Sudamericana S.A. para sus hilados y fibras poliester

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas



Esta vez esperamos tener más suerte...

¿Pueden darnos cilindrada, velocidad máxima y crucero, etc. de Chevrolet 47 y 51?

¿Qué es la lubricación forzada? ¿Puede aplicarse a un motor Chevrolet 47 ó 51? ¿Qué beneficios y/o inconvenientes podría traer tal modificación? ¿Puede colocarse filtro de aceite a un motor Chevrolet 47 ó 51?

Si estaban apurados por la respuesta, hubieran enviado su dirección. Las cartas sin dirección de remitente deben esperar un largo turno para su publicación. Dentro de lo posible, tratamos de contestar todas las cartas con dirección que nos llegan.

Los motores Chevrolet 47 y 51 son iguales. Tienen 3.560 c.c., 90 HP, y tanque de 60 litros. El '47 lleva bujías AC-M8 a 0,040"; el '51, 46-5 a 0,035". Ambos deben tener una velocidad máxima de unos 135-140. El '47 tiene rodado 6.00 x 16 a 26 libras: el '51, 6.70x15 a 24 libras.

Algunos Chevrolet 1951 tenían un motor más grande, generalmente usado en los coches equipados con transmisión automática. Éste tenía 3.800 c.c. y 105 HP.

Los motores 1951 tienen lubricación forzada. Los '47 no, pero se han hecho conversiones. También creemos que debe ser factible ponerle filtro a uno de esos motores que no lo tenga.

HUGO SCHMIDT y JUAN C. COLOMBO, Cap. Federal.

TAUNUS CONDENSADO

En PARABRISAS 35 *aparece una carta ("Casi, Semi, Seudo, Sub, Infra") de un señor que tiene problemas con un Taunus... Yo también pasé las de Caín con el sistema eléctrico hasta dar con la clave; extirpamos el condensador que tiene la bobina para el filtrado de la radio, y santo remedio...*

¿Pueden informarme el precio de los cuentavueltas eléctricos de 6 volts, y la probabilidad de importarlo de la Argentina?

Agradecemos la información sobre el Taunus, que transmitimos sin compromiso. De todos modos, el problema se debería a un condensador defectuoso y no a un defecto del sistema en sí. El procedimiento correcto habría sido la sustitución y no la extirpación. De producirse nuevamente el inconveniente, el problema está en otro lado. Andando todo bien, ese condensador no debe ofrecer problemas.

Por cuentavueltas, examine las páginas de avisos agrupados de PARABRISAS.

J. V., Tacuarembó, R. O. del Uruguay.

DE CARLO 700

1) Hace un mes compré un De Carlo 700 con 35.000 km. No se le ha hecho ningún servicio, el coche anda muy bien. Nunca paso de 70 km/h., cambio aceite cada 500 km., y cada tres cambios, uno es con Molykote. No hay en ésta servicio De Carlo, pero puedo hacer las operaciones en mi casa... Quiero saber si puedo hacer de cuenta que es nuevo y seguir las instrucciones del manual.

R. — Está muy bien que Ud. cuide el auto, pero francamente cambia aceite cada 500 kms. y ponerle Molykote cada tres cambios... mal no está, pero no se justifica. A la larga le va a salir más barato comprarse un motor nuevo... Usted está gastando más en aceite que en nafta, y eso es derroche en un motor que ande bien. Ya que usted (en otra parte de su carta) dice que nunca anda en tierra, haga los cambios cada 2.000 km. más o menos, y si quiere agregarle Molykote, agréguelo con menos frecuencia.

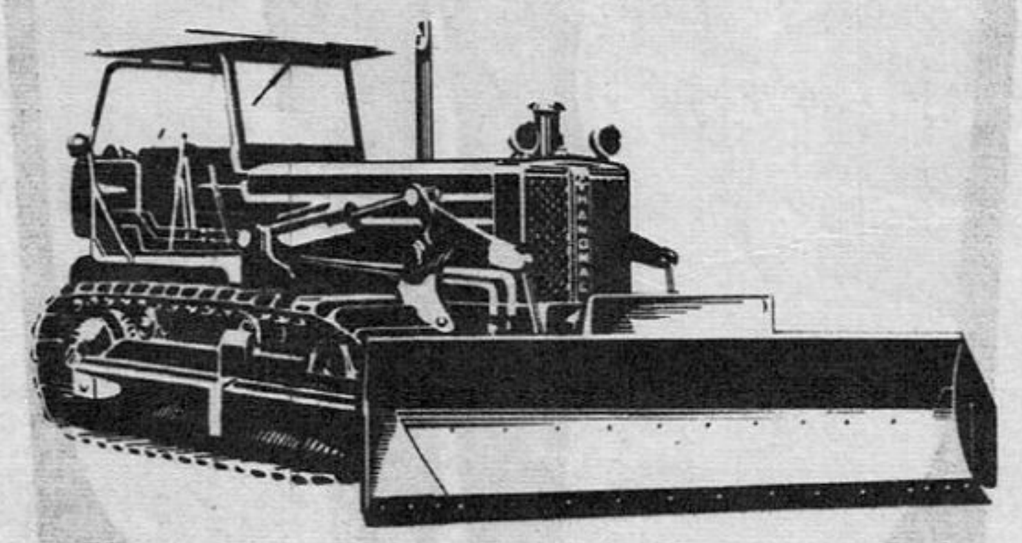
En cuanto a la última frase de su pregunta, solo Ud. pue-

Tractores de orugas

HANOMAG

de hasta 165 HP. Importados.

Son fabricados especialmente
para obras de vialidad y forestación
por Rheinstahl Hanomag AG,
de Hannover, Alemania.
Hay también cargadores
frontales HANOMAG
sobre ruedas, de hasta 122 HP.



RHEINSTAHL HANOMAG CURA S. A.

Planta Industrial y Administración Central: Granadero Baigorria (Rosario), Ruta Nac. 11 - km 316. Sección Equipos Viales: Maipú 241 - 1er. piso - Buenos Aires Tel. 40-5508/5495.

https://argentoteca.blogspot.com

de determinar si el auto anda bien o tiene algún defecto que subsanar. Cumpla los pasos de mantenimiento que estatuye el manual y seguramente no tendrá inconvenientes.

2) Un anunciante de PARABRISAS *dice que las crucetas para De Carlo duran 4.000 km. El dueño anterior de mi coche me dijo que él solamente rompió una, a los 10.000 kms...*

R. — Todo depende del cuidado que tenga el propietario y de su conocimiento de manejo.

3) ¿Cuál es la velocidad máxima? ¿Y de crucero? Yo lo he probado varias veces y da 110 km/h. ¿Cómo podría dársele más velocidad?

R. — Cuando nosotros hicimos el test de De Carlo obtuvimos una velocidad máxima de 117 km/h. La velocidad de su coche parece bastante real, considerando los kilómetros que tiene andados. Para aumentar la velocidad de su coche le conviene ponerse en contacto con un tuner de De Carlo o alguien que aunque fuera, pudiera convertirle el motor a especificación "cupé" (35 HP).

4) Siempre uso nafta especial sola. Me han dicho que es muy "seca". ¿Puedo cambiar ahora y usar mezcla con común como dice el manual?

R. — Nunca hemos entendido qué quiere decir "seca" en aplicación con la nafta. Usted puede usar nafta especial sin inconvenientes; si quiere hacer una mezcla, hágala, siempre que no "rebaje" el octanaje de la nafta, tanto como para que su motor pistonee.

5) ¿Podría sacarse otro caño de escape igual como el que tiene, pero en el otro extremo del silenciador?

R. — Creemos que no vale la pena. Va a hacer más ruido sin más potencia.

6) ¿Qué me recomiendan para ir por caminos de tierra? Actualmente en ese tipo de camino no anda ni una cuadra.

R. — En el caso de andar en caminos de tierra, entonces sí debe cambiar de aceite con frecuencia. También debe cambiar oportunamente el elemento de los filtros de aire y de aceite. C.A.M., Mcos. Juárez, Cba.

ANGULOS Y VALVULAS

1) ¿Por qué no se incluyen en las características de cada motor el número de cojinetes de bancada en que se apoya el cigüeñal?

R. — Porque la gran mayoría de los motores de cuatro o seis cilindros tienen una bancada menos que la cantidad de cilindros. Los motores de cuatro cilindros y cinco bancadas, o seis cilindros y siete bancadas, son aún lo suficientemente nuevos como para que se comenten en cada caso.

2) En mi opinión, la mejor forma de arrancar y calentar el coche en frío es la siguiente: usar el cebador lo mínimo posible, hasta que el motor gire con cierta regularidad; arrancar y moverlo en primera y segunda con frecuentes cambios, acelerando y decelerando la marcha para facilitar el ascenso de lubricante (siempre con la marcha puesta) y no dejar que el motor gire a menos de mil a mil quinientas r.p.m. durante el período de calentamiento.

R. — Aprobamos.

3) ¿Por qué es costoso el sistema de árbol de levas a la cabeza?

R. — Un solo árbol de levas a la cabeza no es muy costoso, pero en general los fabricantes lo objetan por dificultad de regulación de válvulas y porque tiende a ser ruidoso. Los sistemas de doble árbol de levas a la cabeza son costosos.

4) ¿Es factible un motor de dos tiempos con compresor?

R. — Han existido muchos experimentos. Fiat y D.K.W. (motos) hicieron pruebas prácticas, en el caso de D.K.W. con

para qué se peina ud. señor?

Claro! Justamente para eso: para estar peinado. Bueno, para que su peinado tenga el fijador que más convenga a su cabello y a su gusto, YORK le ofrece estos dos tipos de fijador: cada uno el mejor en su tipo. Pruebe... y elija el suyo.

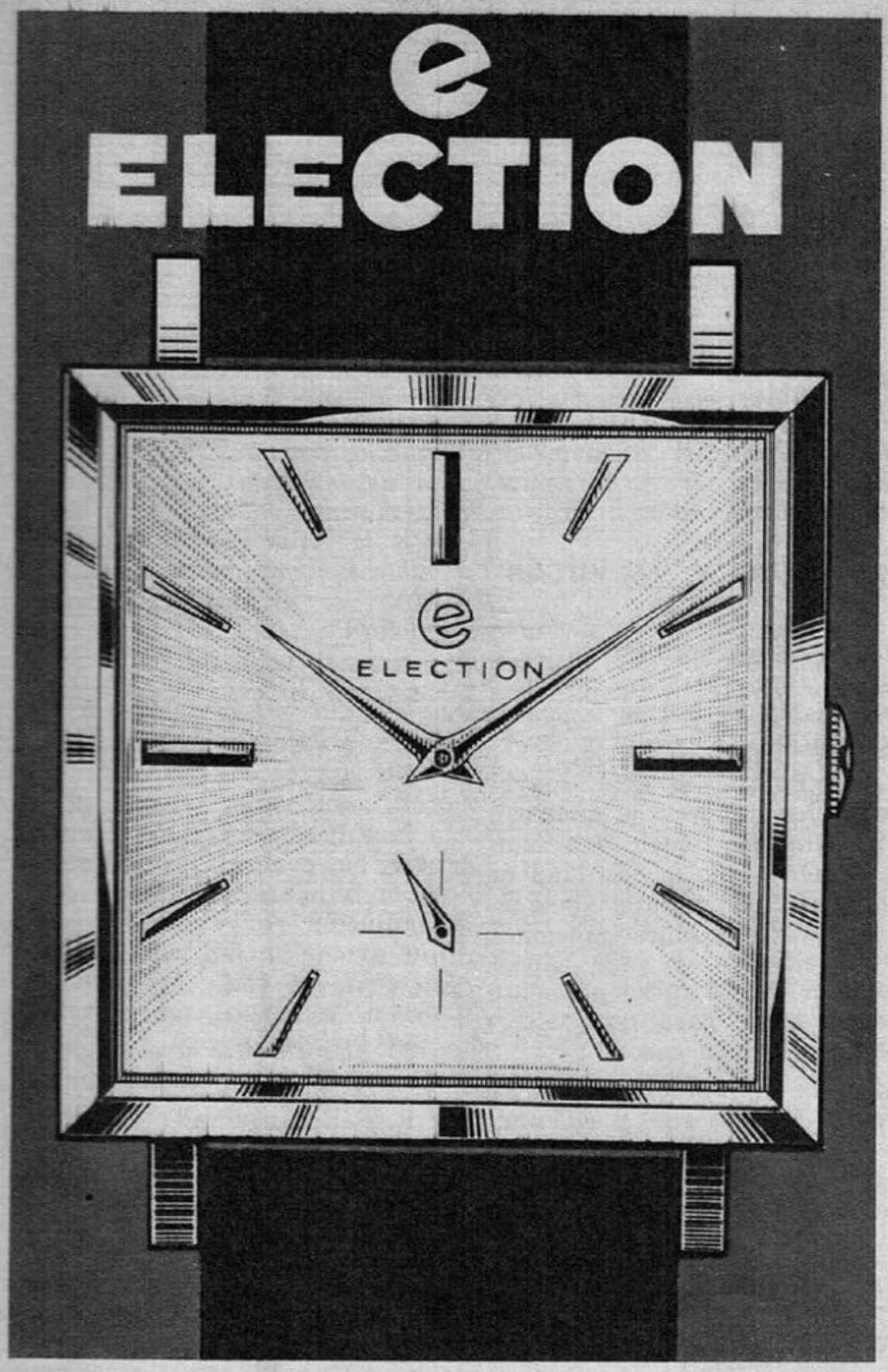
Los dos vienen también en prácticos y económicos sachets. Ahorre adquiriéndolos.
Use el Súper
o use el Clásico usted también dirá: en fijadores

YO
prefiero los de
YORK

Productos de Laboratorios Annecy S. A.
Distribuidos por Mayón S. A.

GEMA PROPAGANDA

https://argentoteca.blogspot.com



el ritmo
de hoy es el
ritmo de
ELECTION

En su
INVARIABLE
exactitud
está su
INIGUALABLE
garantía

relojes
ELECTION
antimagnéticos
de fama mundial

23

Correo Parabrisas

gran éxito. La idea era que los sobrealimentadores o compresores descargan en el cárter y no en la cámara de compresión. La idea es perfectamente factible teóricamente, pero no se aplica porque, por un lado, los reglamentos deportivos prohíben, en general, el uso de alimentación forzada; por el otro, la sobrealimentación nunca ha tenido aplicación masiva en autos de calle. El punto de vista de las fábricas es que, antes de ganar, digamos, 20 HP con un compresor, es preferible hacer el motor un poco más grande. Sale más barato.

HERNÁN A. R., Capital.

SUSPENSION CITROEN

A raíz de reciente correspondencia sobre brazos de suspensión de Citroën 2 C.V., y de un lector que opinaba que una determinada marca de neumáticos era favorable para la vida de estos elementos, hemos recibido la siguiente comunicación de parte de Citroën Argentina S.A., de esta ciudad:

"Todos los modelos Citroën de la línea tienen brazos delanteros reforzados. Nuestro servicio de repuestos, a partir del día 17 de marzo ppdo., no vende otro tipo de brazos de suspensión que los reforzados. A partir de ese día, desapareció prácticamente el problema que nos ocupa. Los brazos no deben ser enderezados, puesto que al calentarlos se producen debilitamientos en esa zona, que los inutilizan.

Citroën Argentina S.A. endereza los brazos torcidos, pero en frío y con calibres especiales. Y no todos, sino aquellos que están dentro de ciertas tolerancias.

"Respecto de los neumáticos: hay algunos que absorben más los accidentes. Los Michelin, por su calidad, son de ellos. Pero los neumáticos no evitan las torceduras de brazos, que están determinadas por una conducción poco cuidadosa...".

Agradacemos a Citroën Argentina la amable contestación.

INSTITEC

1) ¿Cuántos cilindros tiene la pick-up Institec? ¿Cuál es la razón de su bajo precio?

R. — La pick-up Institec tiene dos cilindros y 700 c.c., con 24 HP. Su precio es bajo porque es una chatita de limitada capacidad de carga y cabida para solamente dos personas en la cabina. Además, el más reciente es del año 1956, aproximadamente.

2) ¿Qué carga máxima admite? ¿Cuál es su velocidad máxima y de crucero?

R. — El manual dice "2 personas y 650 kilos", pero esa cifra nos parece muy optimista a nosotros. Recomendaríamos no pasar la carga de 300 kilos. La velocidad de crucero es del orden de los 50 kph.

3) El motor es pequeño y la carrocería, en relación, pesada. ¿Andará bien en un camino bastante arenoso, como el que une Bolívar con Daireaux, setenta km?

R. — Depende del estado de la superficie. Cuando la arena está mojada, o, por el contrario, muy seca y suelta, las condiciones no son ideales para ningún auto y menos aún para un Institec con su baja potencia. Si tiene que andar en ese tipo de camino le recomendamos que trate de buscar otra solución a su problema. Aunque sea un Ford A.

C.M.A., Lomas del Palomar.

KARMANN GHIA

1) ¿Cuál es el precio aproximado de un Volkswagen Karman Ghía del 58 al 61?

R. — Disponemos solamente los precios que usted puede consultar en las planillas de nuestra sección Mercado del Automóvil. La fluctuación es muy apreciable en estos días, pero allí tiene un punto de referencia que le será útil.

2) ¿Qué velocidad máxima y de crucero tienen esos automóviles?

R. — La velocidad máxima y de crucero es, según la fábrica, 120 km/h. Tal como el VW, el Karmann-Ghia puede ser crucereado a fondo.

P. P., Chacabuco, P.B.A.

CITROEN 2 CV

En el próximo número aparecerá el Road Test del Citroen 2 CV en su versión más reciente, AZLEC ("De Lujo").

https://argentoteca.blogspot.com

triunfan en la ruta

thermo-elastic

rinden en la ciudad

las bujías **BOSCH**

Rinden bajo cualquier condición de trabajo

ROBERT BOSCH ARGENTINA S. R. L.

CAPITAL $ 50.000.000.-

CRAMER 1222 - T. E. 76-3041/42/43/95/96 - BUENOS AIRES

https://argentoteca.blogspot.com

¿EL PRINCIPIO DEL

Desde sus primeros números (y estamos en el Nº 48), **Parabrisas** ha peleado infatigablemente para que las autoridades suspendan la erección de peligrosos monolitos en las calzadas y se coloquen semáforos aéreos o ubicados en las veredas.

Dijimos, y decimos ahora, que la vida de los peatones debe ser defendida. Pero que en materia de defensas peatonales ha habido desmesura y abuso. Que los quesos de acero y cemento se han desparramado aun en calles en que nada lo justificaba, donde nunca los hubo y donde, por no haberlos, nunca había pasado nada. Dijimos y decimos que muchas veces las mal llamadas defensas peatonales no estaban más que para defender semáforos. Y esos semáforos debían ser defendidos por estar mal ubicados. Y que en último análisis es mejor un semáforo roto que una vida perdida. Y se han perdido muchas. Más de lo admisible.

Lamentablemente la mala práctica ha tenido imitadores. Insidiosamente, los semáforos se han ido extendiendo fuera de la capital. La peste porteña se ha contagiado a Córdoba, a Mendoza, a muchas localidades de la provincia de Buenos Aires. Empeorada, porque hay defensas que por sus proporciones son casi una invitación al asesinato.

Afortunadamente, la prédica de **Parabrisas** y la experiencia han llamado la atención hacia el problema. Importantes diarios en sus editoriales han condenado la erección de las pretendidas defensas. (En este mismo número (pág. 61) recogemos la opinión al respecto de "La Capital" de Mendoza.)

Afortunadamente, no todo queda en palabras. El señor Aroldo Iacobelli, concejal de Lanús por el partido Demócrata Cristiano, con clara visión de lo que debe hacerse en una ciudad moderna, ha propuesto concretamente que se adopte en su comuna el sistema de semáforos aéreos. De este modo desaparecerán las que el señor Iacobelli señala en su proyecto como "bases de cemento que asoman amenazantes en el centro de las calzadas y han sido causa de trágicos accidentes automovilísticos en todo el Gran Buenos Aires".

El señor Iacobelli dice además en su proyecto que "debe ser tenido en cuenta el resultado positivo del semáforo aéreo ubicado en la intersección de las calles Av. Hipólito Yrigoyen y Garay, en Remedios de Escalada, donde se obtienen los fines perseguidos por el sistema de semáforos sin peligro alguno para los automovilistas".

Parabrisas saluda y aplaude la iniciativa del señor Aroldo Iacobelli, la primera que conocemos en el orden provincial. Un concejal con mentalidad de hombre moderno, con visión de los problemas, con energía para plantearlos en beneficio de todos, merece ser destacado a la consideración general. Y ojalá que este ejemplo sea, en el problema de los quesos, el principio del fin de una política mal encarada. *

https://argentoteca.blogspot.com

FIN?

Un concejal de Lanús pide semáforos aéreos. La campaña de PARABRISAS comienza a dar resultados

H. Concejo Deliberante de Lanús

BLOQUE DEMOCRATA CRISTIANO

Lanús, agosto 29 de 1964.

Señor Director de la Revista "PARABRISAS"
Don César Civita
Av. Alem 884 - Piso 1°
C A P I T A L

Me es grato dirigirme con especial consideración al señor Director, con el objeto de llevar a su conocimiento que como lector de esa prestigiosa revista, he leído en el número del mes de agosto el artículo referido a los inconvenientes y peligros que representan para los automovilistas los semáforos y las llamadas "defensas peatonales" colocados en el centro de la calzada, lo que da motivo a contínuos accidentes, algunos de los cuales se ilustran con fotografías en el referido artículo.

Al respecto y por participar desde hace tiempo con las ideas vertidas por el autor de dicha nota, he presentado en mi calidad de Concejal del Partido Demócrata Cristiano en el Honorable Concejo Deliberante de Lanús, los dos proyectos de ordenanzas que acompaño mediante los cuales propicio el uso de los semáforos aereos en todo el municipio de Lanús y, al mismo tiempo, y como complemento de dicha medida, la prohibición durante las 24 horas del día del estacionamiento de tpda clase de vehículos sobre la Avda. Hipólito Yrigoyen (ex Pavón), en toda la jurisdicción de esta comuna.

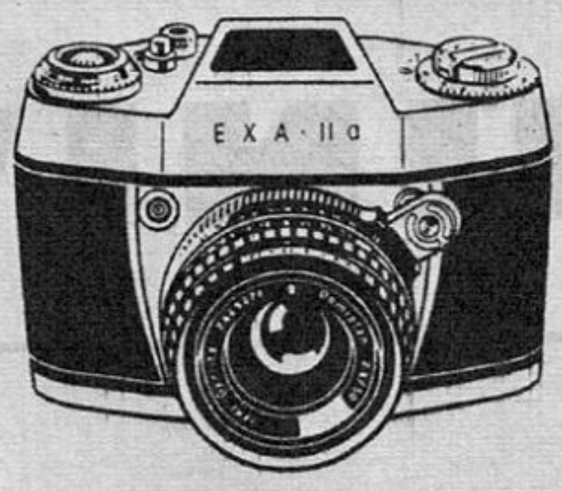
En la actualidad existen dos semáforos aereos en la intersección de la Avda. H.Yrigoyen con las calles Garay (frente estación N. de Escalada) y Uriarte, límite de este partido con el de Lomas de Zamora, sin que hasta la fecha se hayan producido inconvenientes.

La eliminación del estacionamiento sobre la Avda. Hipólito Yrigoyen y la instalación de los semáforos aereos -de aprobarse- convertiría a esta arteria en una de las más importantes y modernas del país, en donde tanto el tránsito, como los peatones, podrían circular con seguridad y orden; si las autoridades municipales organizaran una campaña de educación.

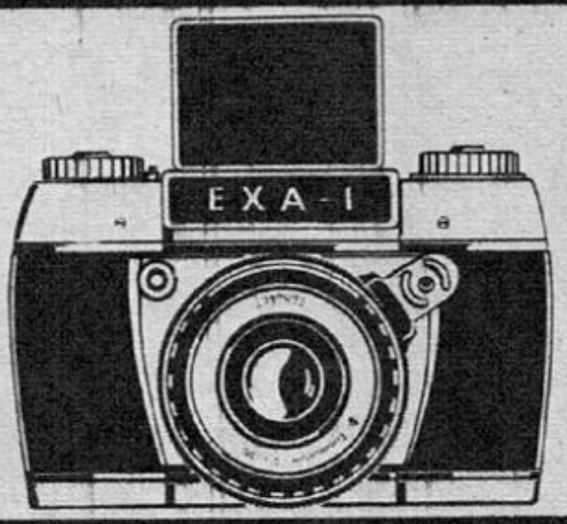
Sin otro particular, me complasco en saludar al señor Director con atenta consideración.

Tres cámaras pero un sólo sistema

EXAKTA Varex IIb
24 x 36 mm.
El modelo cumbre para las máximas exigencias



EXA IIa
24 x 36 mm.
La cámara para todo uso y de óptimo rendimiento



EXA I
24 x 36 mm.
La cámara de éxito para el aficionado

ALDABA

El sistema EXAKTA permite usar todos sus objetivos y accesorios con cualquiera de estos tres modelos de cámaras. Esta ventaja económica y técnica beneficia al aficionado que comienza con una cámara sencilla, pues sin mayores gastos puede evolucionar hacia los modelos más elaborados, conservando su primera cámara como aparato suplementario.

Con más de 25 objetivos de alta calidad de Jena Görlitz: desde el super gran-angular de 20 mm. hasta el teleobjetivo a espejo de 1000 mm. que desde 20 mm. hasta 180 mm. se fabrican con diafragma totalmente automático.

EXA EXAKTA *Varex*

Distribuidor exclusivo para la República Argentina:

FOTOVOLT

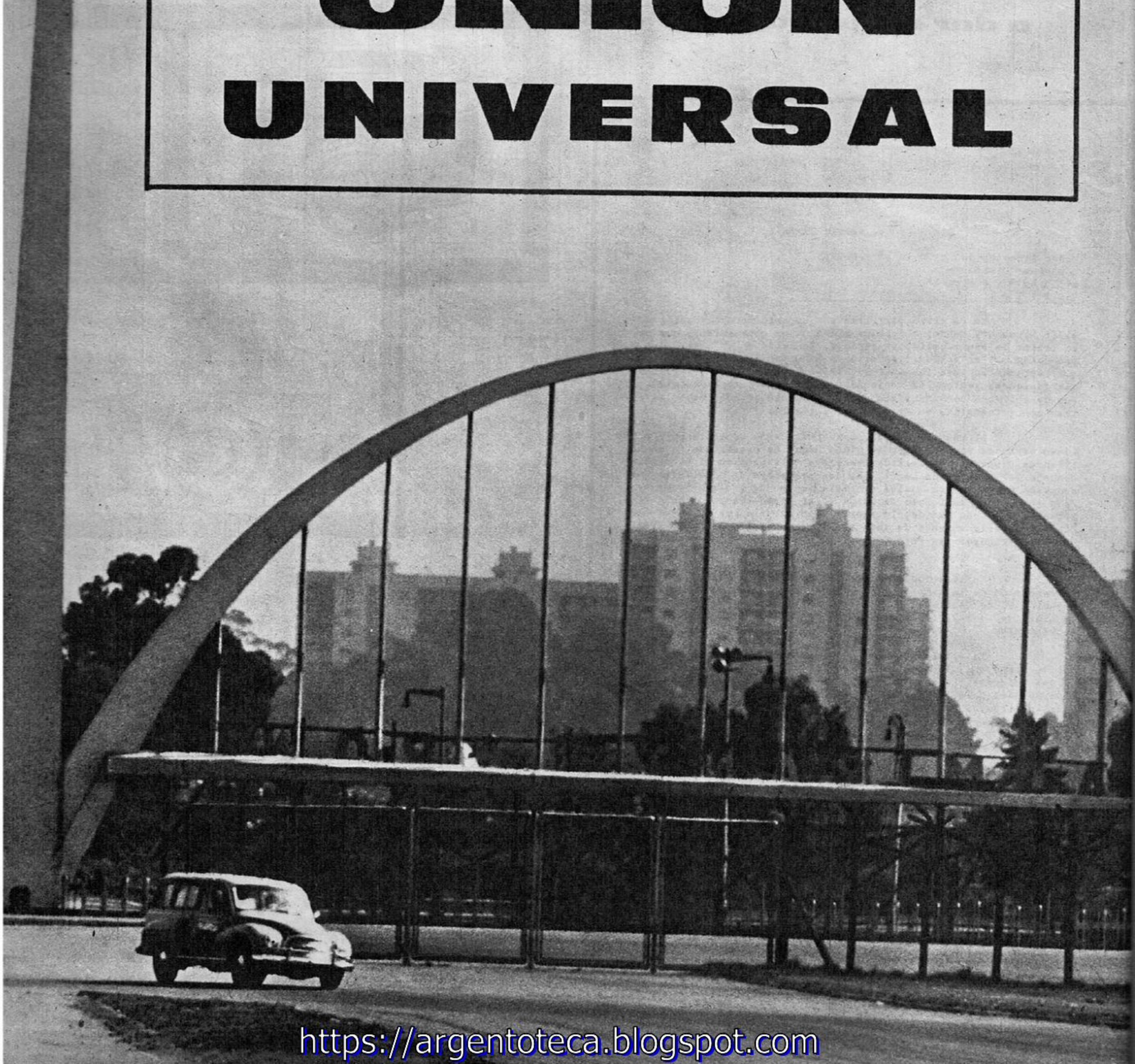
LAVALLE 465 6º Piso Tel. 31-4802 - Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

ESTE ES EL 33 ROAD - TEST DE PARABRISAS

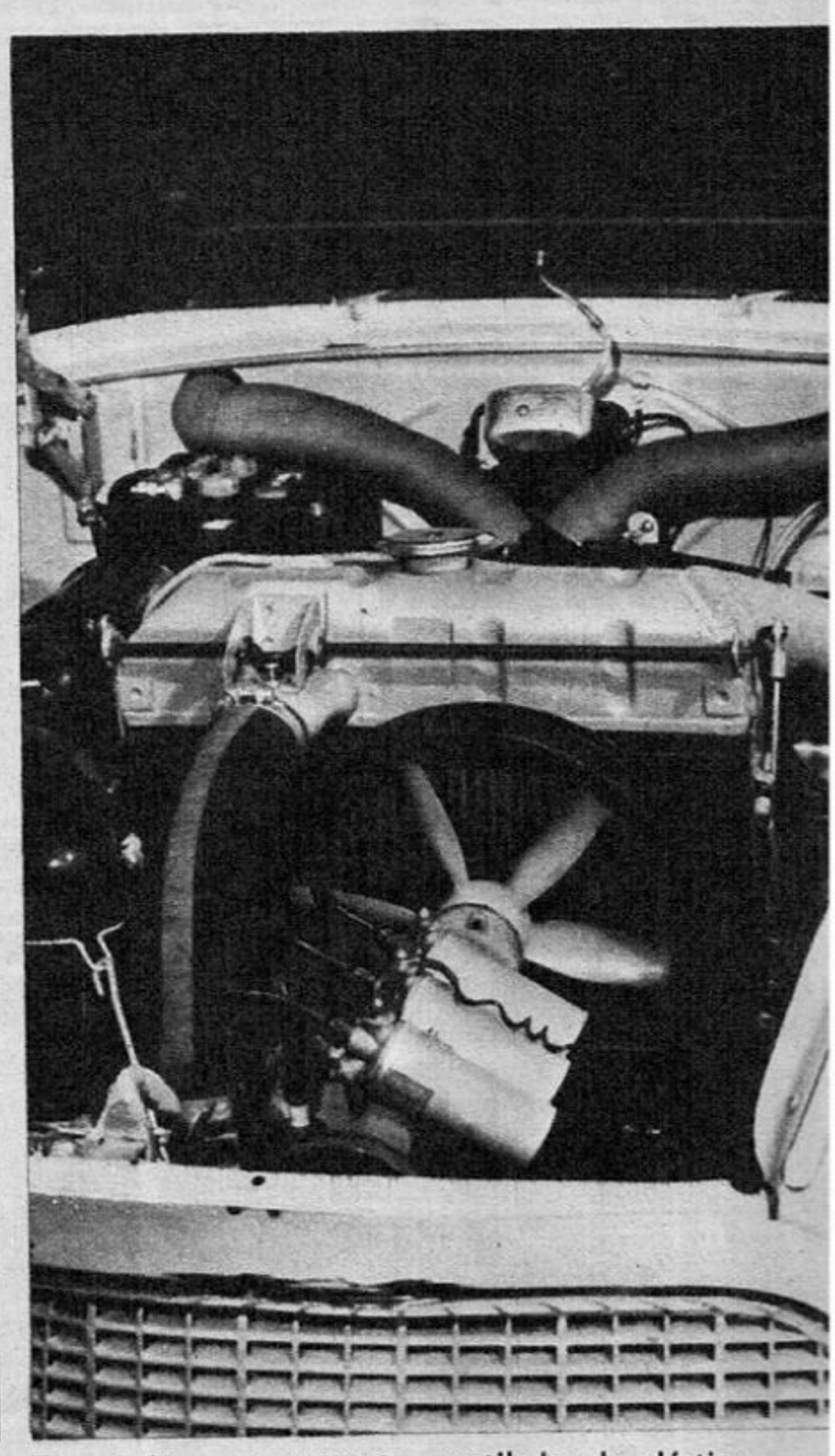
Hoy probamos el

AUTO UNION UNIVERSAL



https://argentoteca.blogspot.com

Pasan los años, y la línea siempre resulta agradable.



Tres bobinas, termostato, ventilador de plástico.

No por ser un utilitario, es menos deportiva la Universal. El marco del Autodromo Municipal resulta un adecuado homenaje a este sello tan fogueado en carreras de Turismo Mejorado. Y no por ser deportivo, es tampoco menos utilitario...

A principios de la década del '50, ya había comenzado una gran expansión de la industria automovilística norteamericana, que culminó cuando en 1955 se batieron todos los récords anteriores de producción, elaborándose más de 7 millones de unidades. Un corolario de esta expansión fué la súbita popularización de las camionetas rurales o "station wagons"; casi todas las marcas incluyeron en su línea de producción ejemplos de este tipo de carrocería, cuya filosofía era la del vehículo lujoso que servía para acarrear productos de granja o hacer "diligencias" suburbanas.

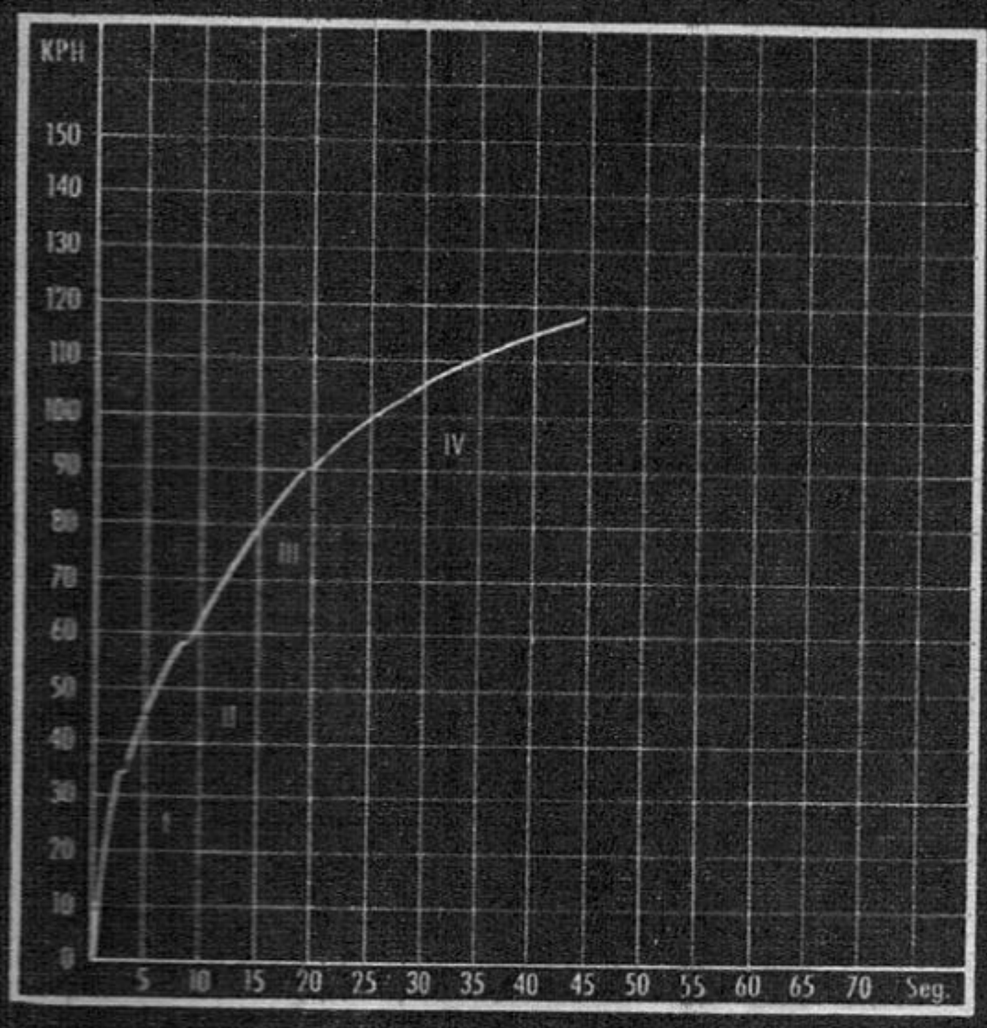
Pocos años más tarde la industria europea tomó esta inspiración, llevando la "moda" de las rurales al Viejo Mundo, y adaptándola a los vehículos livianos tan característicos de esta industria. Tan es así, que hemos visto que hasta los autos más pequeños —Fiat 500, por ejemplo— tuvieron su versión, en este caso, "giardiniera".

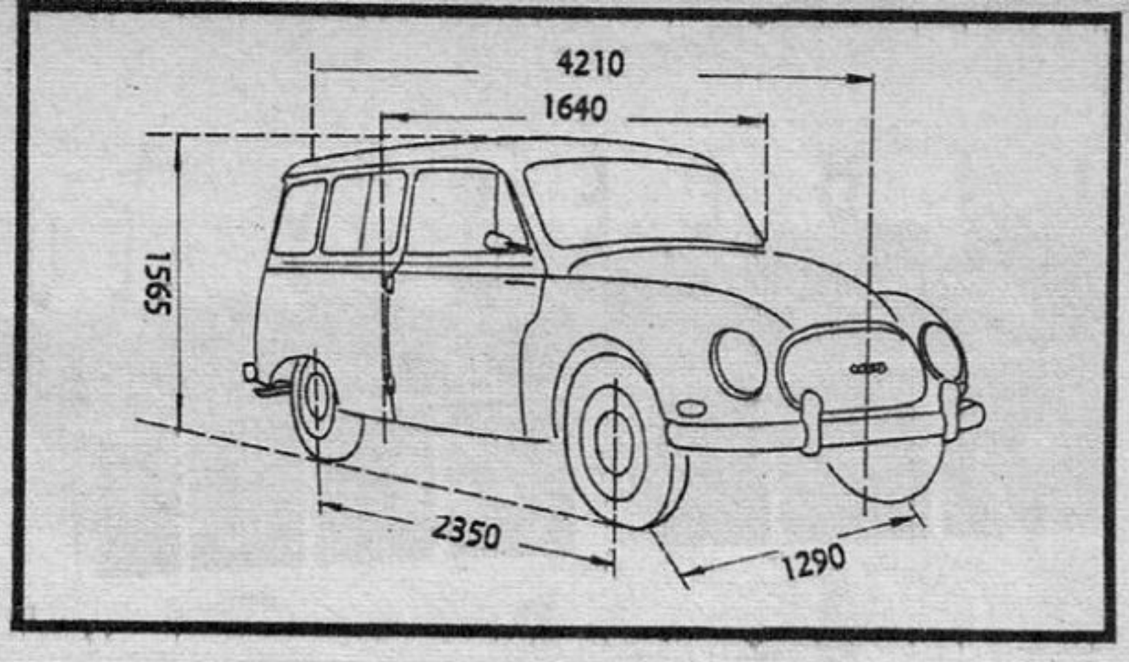
Ya dentro de un tamaño que podemos llamar intermedio, observamos la unidad testeada en esta instancia, la rural "Universal" Auto Unión de Industria Automotriz Santa Fe. La especificación técnica es la misma del sedan, incluyendo por ejemplo relaciones de transmisión; normalmente las camionetas tienen mayor demultiplicación. En cuarta, la relación del piñón y corona es de 4,71 a 1; siendo la 4ª ligeramente sobremultiplicada (0,91 a 1), la relación total en 4ª es de 4,31 a 1. Las dimensiones externas varían; curiosamente, la Universal es más corta y más angosta que el auto, aunque ligerísimamente más pesada. El hecho de que se disponga de mayor espacio interior indica en qué medida el formato paralelepípedo (aproximado) es más eficiente que las curvas suaves que imperan por razones de estilo, en el caso de los sedanes. El usuario no debe creer, sin embargo, que puede cargar la Universal como si fuera un Scania Vabis; la carga total admisible es prácticamente idéntica (aunque la Universal admite que una mayor proporción de esa carga sea colocada sobre el eje trasero).

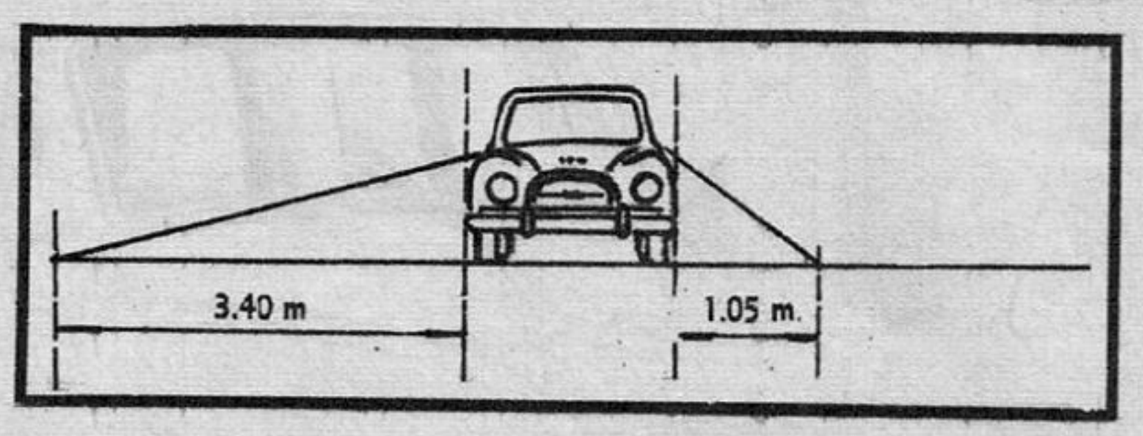
ESTETICA

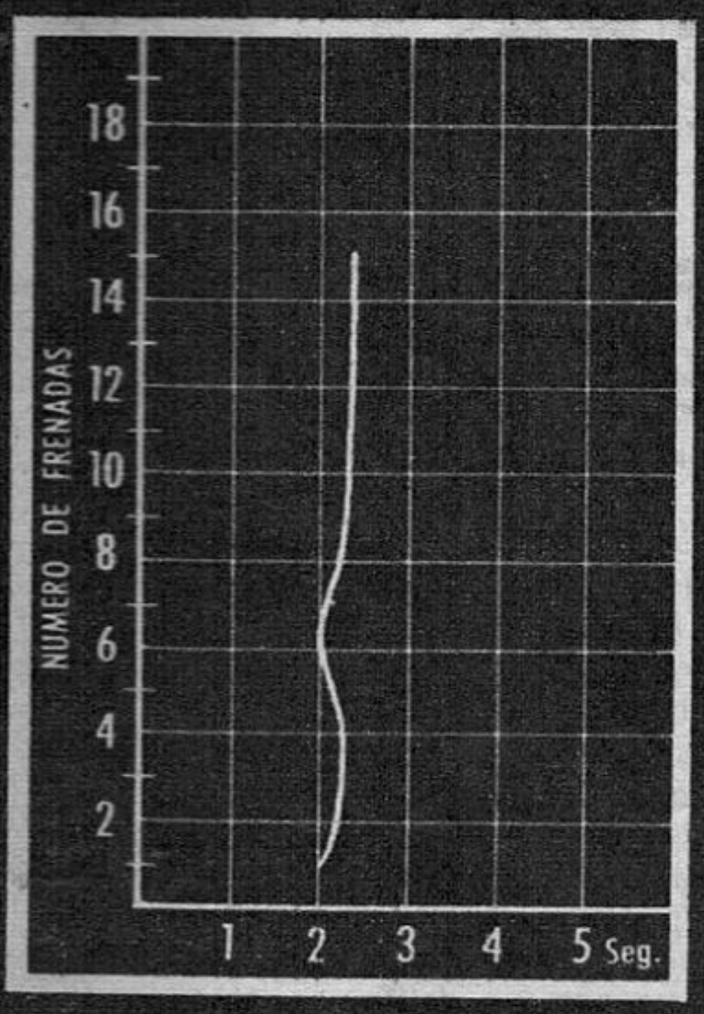
En nuestra opinión, la estética de la camioneta es superior a la del sedán. La cola casi vertical remata la camioneta en forma que a nosotros nos resultó agradable; aún aceptando que la línea Auto Unión fue creada hace ya unos cuantos años, mantienen un perfil fluído y agradable. Tiene, por otra parte, ventajas aerodinámicas. La forma redondeada ofrece un "drag" a 100 km/hora que indica muy buena penetración considerando la sección maestra que tiene. Es un dibujo balanceado, con buena armonía entre ventanas, guardabarros, faros, etc.

https://argentoteca.blogspot.com

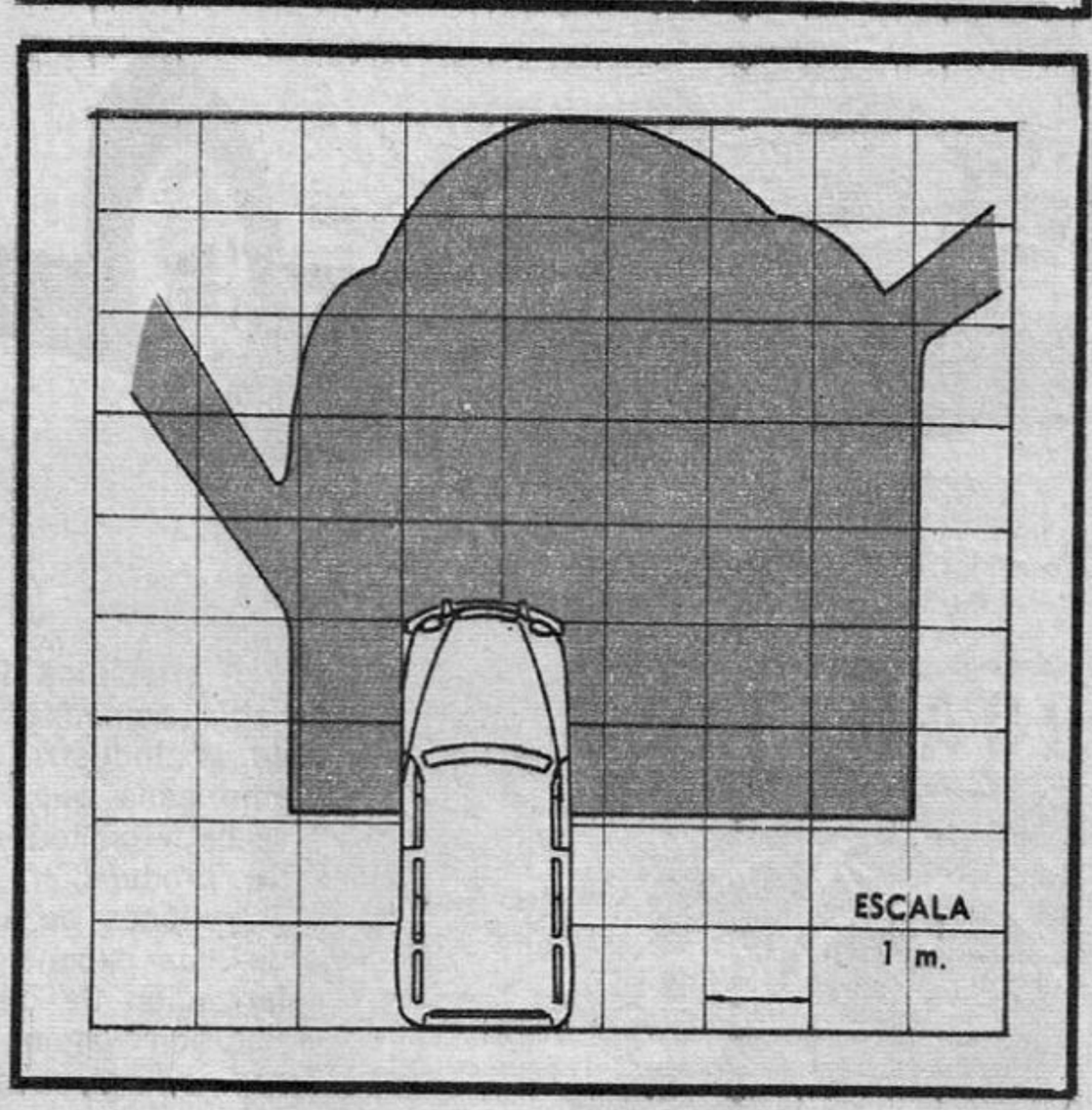


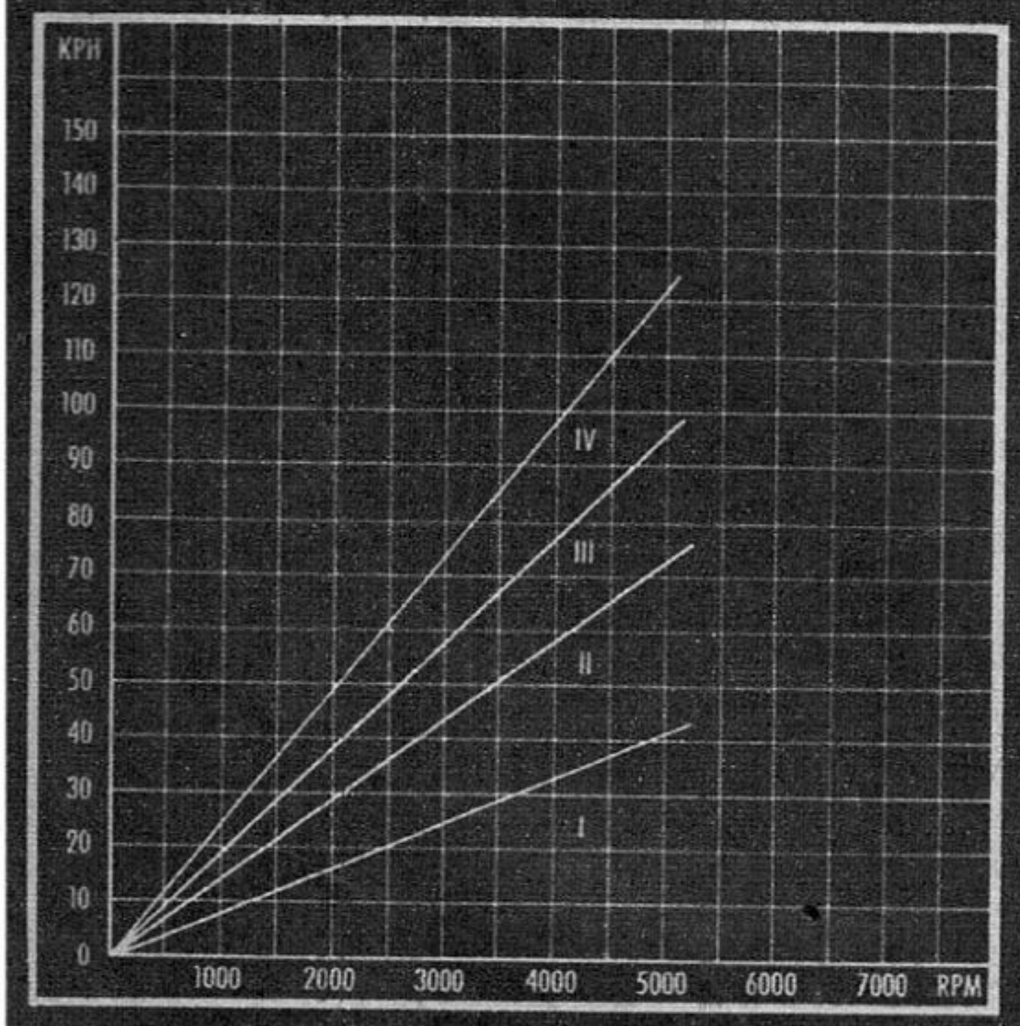






La Universal acelera de 0 a 40 en 4"1, a 60 en 8"8, a 80 en 15"1 y a 100 en 25"6. La aceleración es muy adecuada para todo uso. En la calle, la caja debe ser usada constantemente. No experimentamos "fading" en nuestro Test, lo que es importante en el Auto Unión, ya que el motor frena muy poco el coche. Es una característica de los motores de dos tiempos.





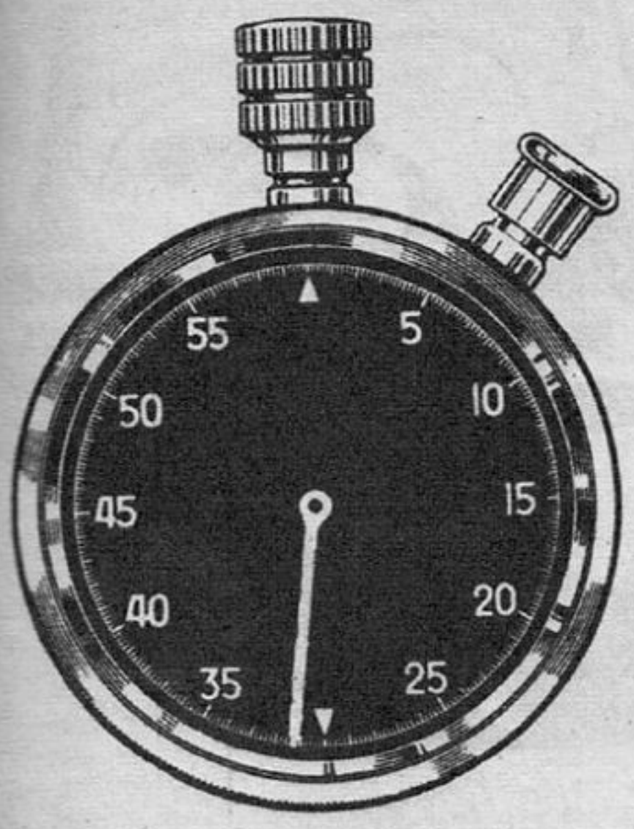
COMODIDAD

El puesto de pilotaje es cómodo, aunque el asiento delantero tiene poco recorrido, no admitiendo la posición alejada del volante que sugieren las buenas normas. La forma del volante es extraña; no es un círculo sino una figura que no responde a ninguna de las leyes conocidas de la geometría. Presumiblemente el achatamiento inferior busca dar más lugar a las piernas del conductor, pero hemos comprobado que sobra espacio aún con un volante "deportivo" circular. Los pedales son pequeños y muy livianos. Los asientos traseros son cómodos, y hay suficiente espacio entre el respaldo del asiento delantero y las rodillas de los ocupantes.

Además, en el piso hay una bandeja que permite que los ocupantes de atrás lleven sus piernas en una posición

https://argentoteca.blogspot.com

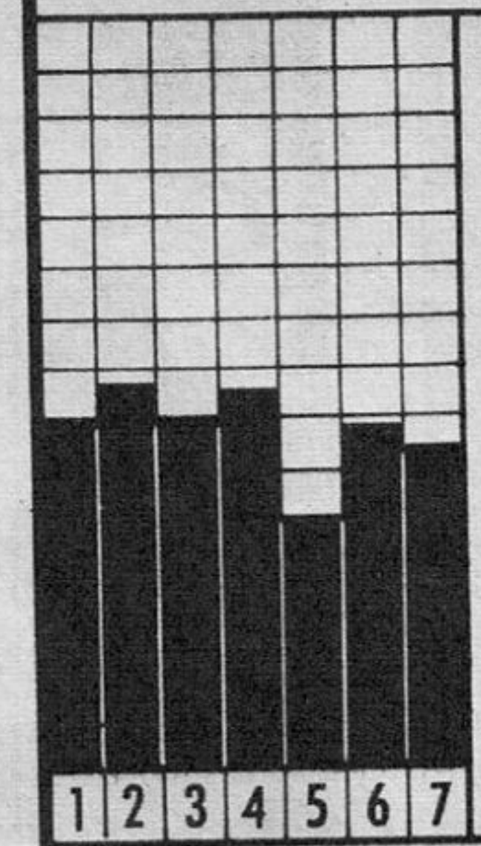
ACELERACION Y DESACELERACION



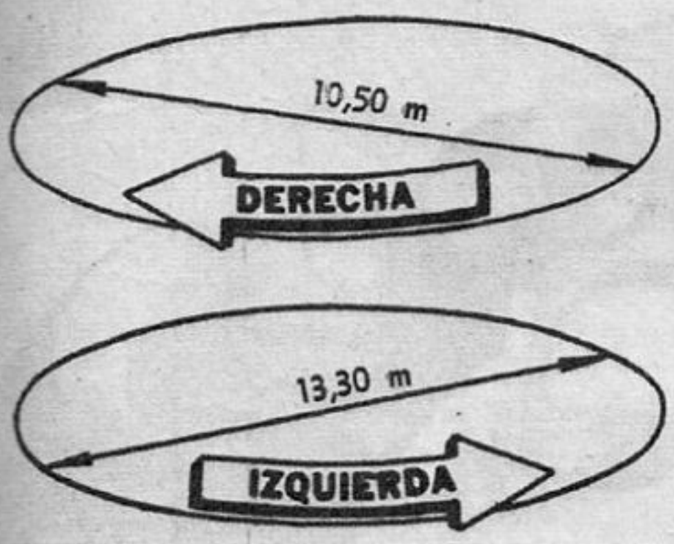
0 - 100 - 0 Kph.

En esta página, distintos aspectos de los relevamientos de nuestro Test; 0-100-0, frenadas (muy buenos frenos), nivel sonoro, etcétera. Por la tracción delantera, los círculos de viraje son marcadamente desiguales. La visibilidad es buena, aunque estorba el parante izquierdo, muy ancho y muy cerca del conductor.

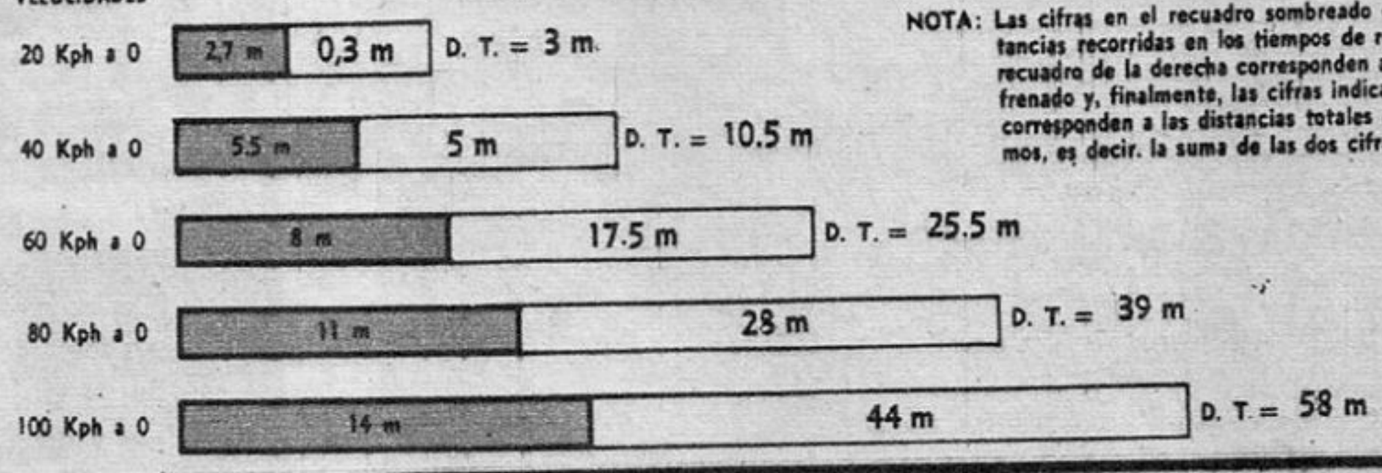
NIVEL SONORO



1	Nivel de ruidos a la altura de la cabeza del conductor, a 60 Km/h en directa
2	Idem a 100 km/h
3	Nivel de ruidos a la altura de la cabeza de un ocupante de asiento trasero, a 60 km/h
4	Idem a 100 km/h
5	Ruido de escape, motor en ralentí, medido a 3 metros sobre la prolongación ideal del caño de escap
6	Bocina a 30 metros
7	Ruido del coche al pasar a 60 km/h, medido a 10 metros



DISTANCIAS DE FRENADO



NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las d tancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. corresponden a las distancias totales de frenado que regist mos, es decir, la suma de las dos cifras anteriores.

más o menos extendidas. Por razones de fabricación, el Universal tiene la misma puerta que el sedán; hay que rebatir el asiento del acompañante dos veces (respaldo y después cojín) para que los ocupantes de atrás puedan salir con comodidad. Para usar el espacio trasero se levantan los cojines y se rebaten los respaldos, quedando un piso liso de aproximadamente 1,80 mts. de largo, o sea que pueden dormir cómodamente dos personas. Siempre que tengan sueño. El acceso al compartimiento trasero se gana por una puerta con cerradura que gira de derecha a izquierda. La última parte del piso se levanta permitiendo el acceso a la rueda de auxilio, crique y herramientas. Los vidrios traseros son fijos; los intermedios son corredizos, y los delanteros levadizos.

La ubicación de las manivelas para levantar los vidrios de las puertas, ofrece alguna dificultad, especialmente al conductor, siempre hay que estar acomodando la correspondiente a la puerta de la izquierda para que al maniobrar con el volante, el codo no se estrelle sistemáticamente contra la manivela.

La carrocería de la Universal, como buena representante de la especie de las "rurales", es una verdadera caja de resonancia de cualquier ruido interior; hay un detalle muy interesante que destacar al respecto: los buches cubrerrueda traseras no tienen revestimiento acústico, al pasar con la Universal por un camino donde haya pedregullo suelto, se produce un ruido enorme dentro de la rural por efectos del bombardeo de dicho pedregullo, lanzado por las ruedas.

CONDUCCION

La puesta en marcha del motor es por la llave de contacto (antes había un botón individual) y se dispone de un cebador manual, imprescindible para los arranques en frío. La anterior cortinita del radiador ha sido reemplazada por un termostato para el funcionamiento del climatizador cuyo funcionamiento es sumamente eficaz; el control de temperatura es en la práctica muy bueno. Los instrumentos están agrupados en dos cuerpos circulares; el de la izquierda es el velocímetro/odómetro, graduado de 20 a 160 km/hora. El de la derecha contiene medidor de nafta y de temperatura de agua, con luces piloto para no-carga dinamo y luz larga. Entre los dos diales, la luz repetidora del indicador de viraje, y el reloj, cuya precisión es más que sorprendente, casi diríamos mitológica.

Sobre la izquierda están situados los interruptores de luces de posición, de luz de tablero y del limpiaparabrisas.

En la columna de dirección, siguiendo la tradición europea (muy práctica

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

Motor: dos tiempos, tres cilindros, 74 x 76 mm., cilindrada 981 c.c. Compresión 7 a 1. Potencia 50 CV-SAE a 4.500 r.p.m. (44 DIN); cupla motriz 8,5 mkg. a 2.250 r.p.m. Enfriado por agua con circulación a termosifón. Embrague monodisco seco y caja de cuatro velocidades, todas sincronizadas, y MA. Relaciones de la caja: I, 3,82:1; II, 2,22:1; III, 1,39:1; IV, 0,91:1. RM, 3,45:1. Piñón y corona, 4,71 a 1; relaciones totales: I, 18,0:1; II, 10,48:1; III, 6,57:1; IV, 4,31:1. RM, 16,19:1.

VELOCIDAD MAXIMA

Promedio varias corridas en sentidos opuestos: 122,6 kph.

CONSUMO

En ciudad: con rueda libre ..... 9,4 k.p.l.
Idem con rueda fija ..... 9,0 k.p.l.
En ruta: ver gráfico.

ACELERACION DE 0 A 500 METROS

26", traspuestos metros finales a 107 k.p.h.

PRUEBA 0-100-0 (ACELERACION-DESACELERACION)

31"3.

PRUEBA DE ACELERACION

ver Gráfico

PRUEBA DE REACCION

Aceleración sin usar la caja, de velocidad uniforme.
En III: 40 a 80 k.p.h.; 10"5. 40 a 10 k.p.h., 22'7.
En IV: 60 a 100, 20"1.

EMPUJE TAPLEY

En 2ª ..... 191 kg/ton. a 39 k.p.h.
En 3ª ..... 107 kg/ton. a 59 k.p.h.
En 4ª ..... 48 kg/ton. a 87 k.p.h.

DRAG A 100 KM/H

45,5 kg/ton.

CORRECCION DE VELOCIMETRO

Auto	20	40	60	80	100
Real	14,3	38,3	58	76,4	94,2

VELOCIDADES MAXIMAS EN LAS MARCHAS

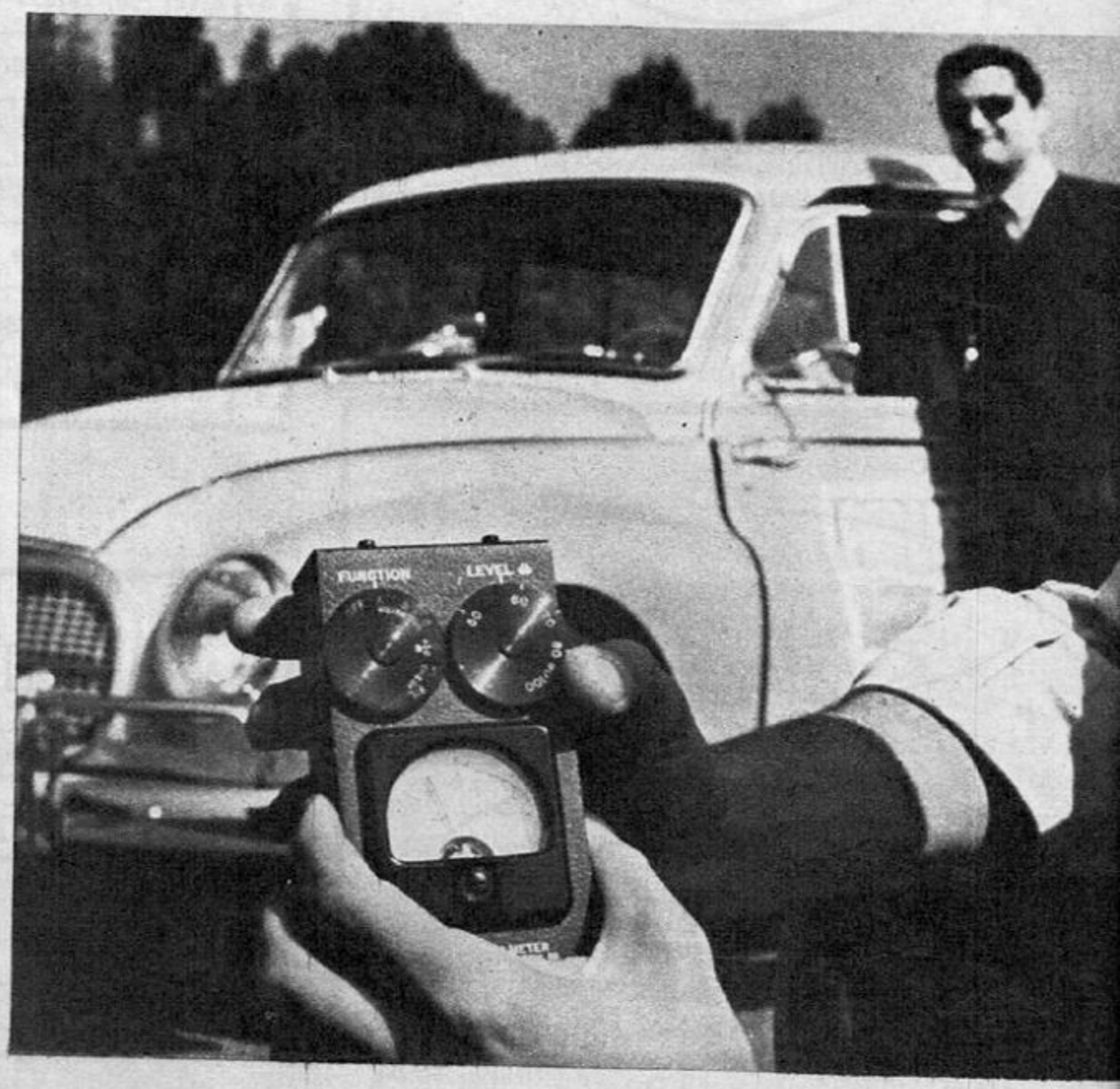
I ..... 44 k.p.h.
II ..... 78 k.p.h.
III ..... 115 k.p.h.

IMPERMEABILIDAD

Ligeras filtraciones en el ventilete derecho. En lo de más, la estanquiedad resultó muy buena. Agradecemos la gentileza siempre renovada de Washer, S. en Com. por Acc., Avda. Figueroa Alcorta 6438, quienes facilitaron su equipo para esta prueba.

DRAMATIS PERSONAE

Este Road Test fue realizado íntegramente por el personal técnico de PARABRISAS, señores Ronald Hansen, Emilio R. del Valle (n) y Guillermo Mártire.

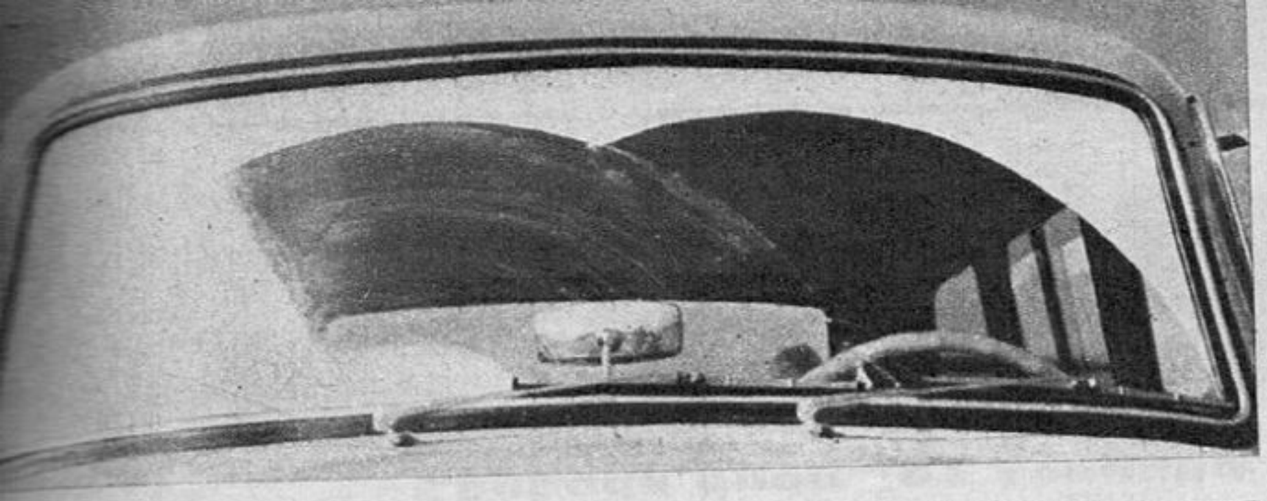


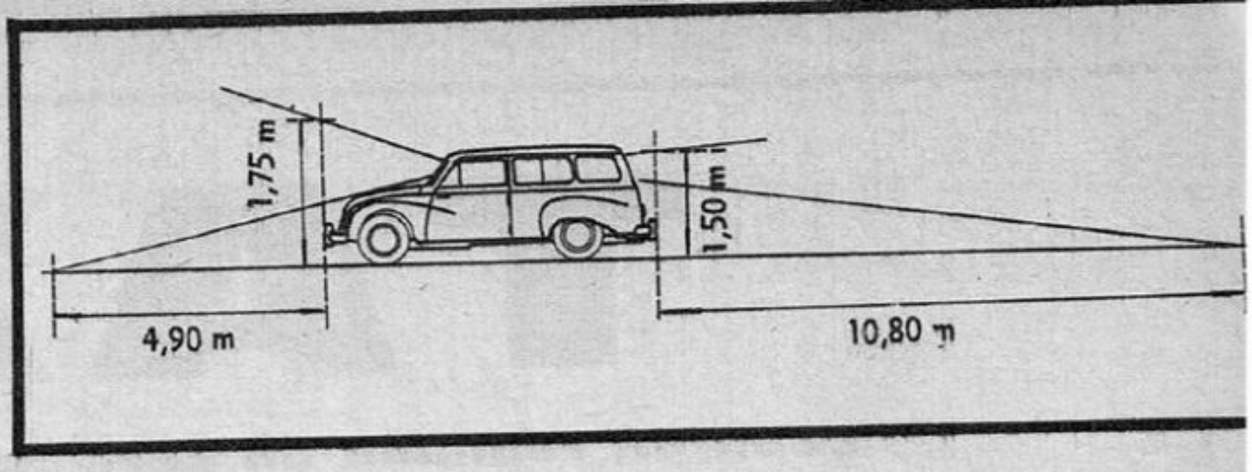
ROAD TEST
33
PARABRISAS

por cierto), se halla sobre la izquierda una palanquita para el accionamiento de las luces alta y baja. Independientemente se puede hacer el guiño con esta misma palanquita llevándola a su posición extrema inferior (con retorno automático). Es reprobable que ese guiño se haga con la luz larga.

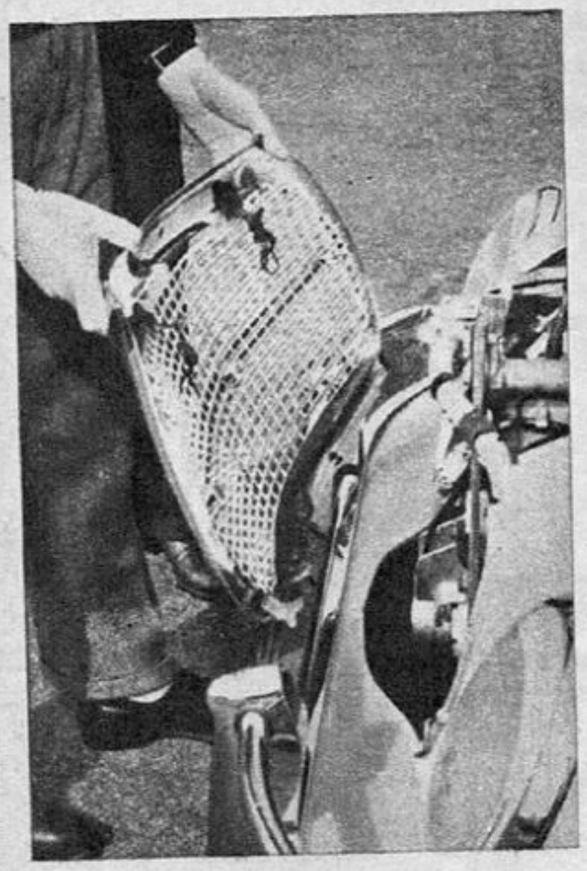
Debajo del tablero encontramos, a la izquierda del volante, la perilla de la rueda libre y a la derecha, la de freno de mano y el tirador para el sistema de ventilación y calefacción. La admisión de aire frío o caliente, desempañado de parabrisas, etc., están controlados por tres palanquitas corredizas en una grilla cromada; las perillitas de esas palanquitas son de calidad realmente inferior. Tiene zócalo para encendedor del tipo alemán (norma DIN) y parrilla para colocar una radio. La perilla para destrabar el capot está a la extrema derecha, debajo del tablero. El lava-

https://argentoteca.blogspot.com

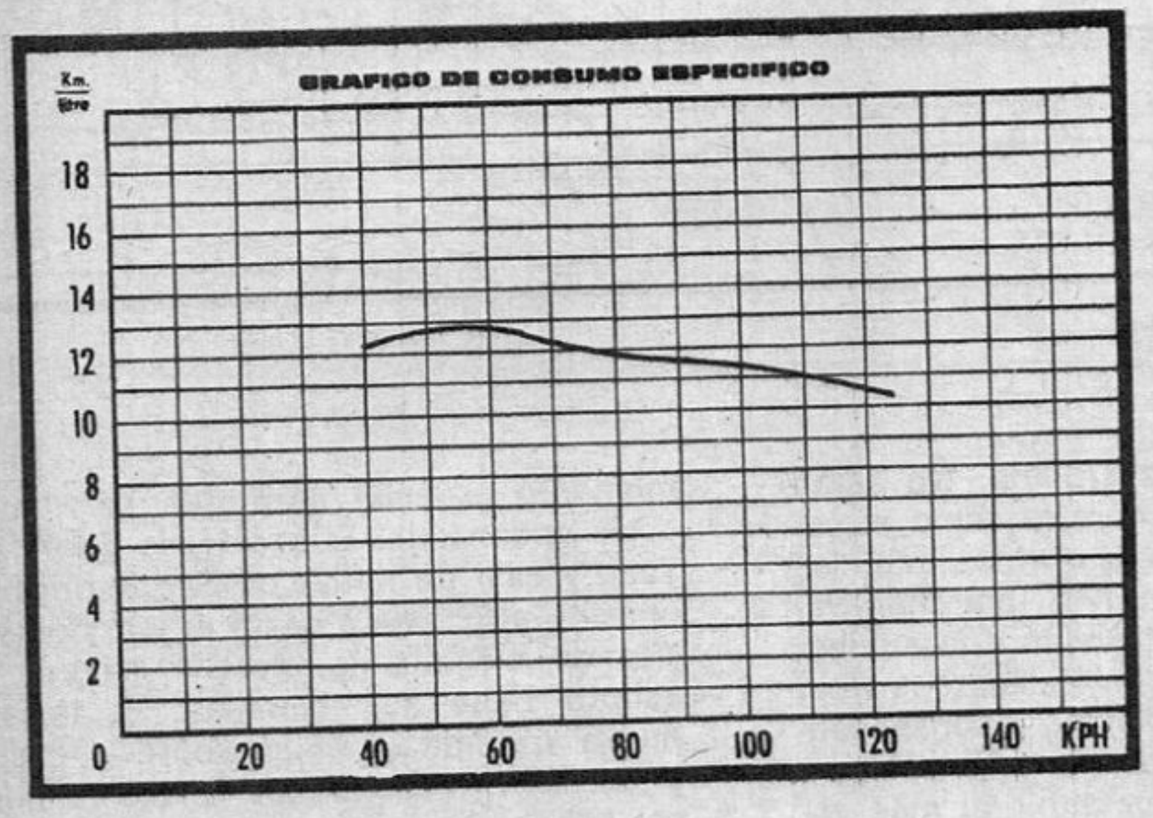




IZQUIERDA ARRIBA: listos para tomar el empuje con el acelerómetro Tapley. Abajo: el ruido del motor del Auto Unión Universal no es ensordecedor pero se deja oír. Arriba: hay una zona bastante amplia del parabrisas sin barrer. Derecha: para poder acceder a los platinos es necesario remover la parrilla, operación fácil de realizar mediante "clips" de rápida apertura. Esto también es práctico para la limpieza y atención de otras partes del motor.



Derecha: el asiento delantero izquierdo se rebate en dos etapas (respaldo y luego asiento propiamente dicho) permitiendo el acceso muy cómodo al compartimiento trasero. Los ocupantes de este asiento tienen buen espacio para las piernas aun con asiento delantero todo tirado hacia atrás. Abajo: las pruebas de frenado fueron muy positivas para la Universal, las distancias de detención bastante cortas se complementaron con una estabilidad a lo largo de muchas frenadas.



vidrios tiene inyector central y el pulsante es de pie.

La palanca de cambios está montada sobre la columna de dirección y su diagrama es invertido con relación a lo normal (1ª abajo, 2ª arriba, 3ª nuevamente abajo y 4ª arriba, al fondo).

La primera velocidad es muy corta, la segunda es intermedia (bien equilibrada) y la tercera bastante larga. Es absolutamente fundamental para la vida del motor usar correctamente la caja de cambios. Para andar normal, recomendamos llevar la 1ª hasta los 25, 2ª hasta 40, y 3ª hasta 65; NUNCA debe ponerse la cuarta debajo de esa velocidad. Si el motor anda demasiado despacio bajo carga, se produce una peligrosa vibración en el cigüeñal, que empieza a destruir los rodamientos sobre los cuales va montado el cigüeñal y las bielas. También los fenómenos de "empaste" de bujías se deben a andar muy despacio en 4ª.

EN CIUDAD

Andando en medio del tránsito ciudadano, la caja debe ser usada de continúo, con frecuente colocación de la 1ª (todos las velocidades son sincronizadas, por suerte). La dirección es algo directa, se hace un tantito pesada (no en forma objetable) en las maniobras cerradas. Esto se debe a la tracción delantera, responsable también de que los círculos de viraje sean amplios y, además, disímiles. Como dijimos anteriormente, los pedales son livianos y precisos.

Probamos usando el auto con y sin rueda libre; evidentemente el uso de este dispositivo tiene sus pro y sus contra. Analicemos los pro: la rueda libre proporciona economía de combustible, suavidad de marcha sobre todo en los períodos de desaceleración y consecuentemente preserva la vida de los elementos de la transmisión.

Los contra: quien no esté acostumbrado al uso de la rueda libre se encuentra con que al cortar una acelerada (sobre todo con una marcha baja conecta) el vehículo sigue viaje urgentemente debiéndose recurrir al freno para una eventual desaceleración.

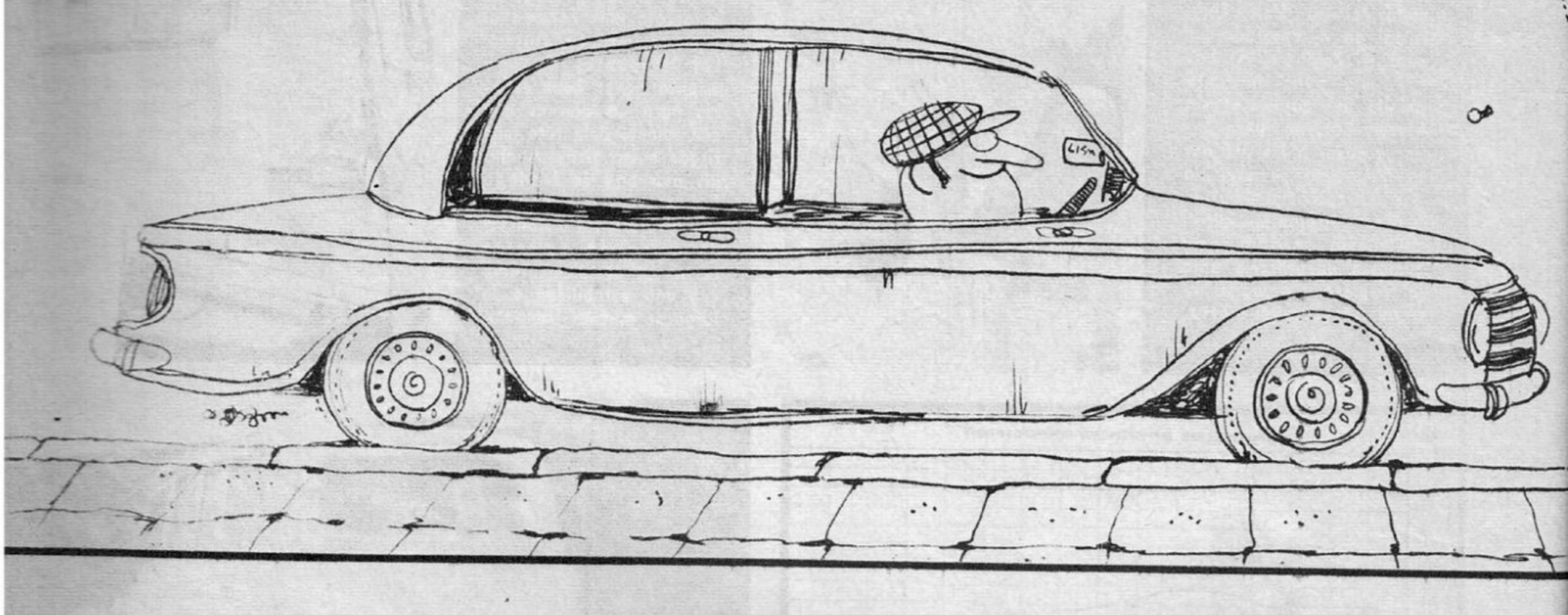
En ruta la Universal es sumamente segura, las características de su motor permiten sostener velocidades de crucero muy elevadas para su cilindrada (120 kph plus) sin problemas, y además sus dotes de aceleración proporcionan una buena reserva de seguridad en los "sorpassos". Por otra parte los 45 litros de mezcla del tanque le da una autonomía nada despreciable: más de 460 km.

La Universal nos gustó mucho. Es de conducción muy ágil y deportiva, tiene amplio espacio, solidez mecánica extraordinaria, y el respaldo de muchos años de experimentación en materia de motores de dos tiempos. *

https://argentoteca.blogspot.com

TAXIS

¿Son en realidad un servicio público? La "Belle époque". La vuelta a las andadas. Orígenes y evolución. "PARABRISAS" quizá pegue fuerte, pero las soluciones serán buenas para todos...



Las buenas memorias no habrán olvidado que hace unos meses atrás, la ciudad de Buenos Aires amaneció empapelada por cartelones del gremio de taxistas. Pedían muchas cosas —¿quien no?— argumentando principalmente que los taxis son un servicio público...

El argumento ha sido puesto muchas veces sobre la mesa, pero las pruebas consagratorias nunca han sido muy convincentes. Según la teoría no caben dudas: son un servicio público. Pero en la práctica no siempre se demuestra tal cosa... Raramente se cumplen las reglamentaciones referentes a pintura, horarios y desinfección. Los conductores fuman y escuchan radio. Si llueve o hay huelga de transportes los taxímetros desaparecen y los pocos que quedan en la calle estiran las tarifas a paladar... Los viajes se digitan y los pasajeros se seleccionan. En suma: el capítulo de quejas es amplio. Al menos lo suficiente como para pensar que si efectivamente los taxis son servicio público, algún engranaje del mecanismo no funciona correctamente.

En la calle, y mirados a través de nuestro parabrisas, los taxis tienen su puesto bien ganado en el ránking de la jungla de asfalto. No son tan prepotentes como los camiones, pero han desarrollado hasta la perfección la solapada técnica de meter la trompa. No están presionados por el horario como el colectivo, pero circulan urgidos por los documentos a levantar. Si marchan vacíos entorpecen el tránsito con su lentitud. Si lo hacen con pasajero arriba, se convierten en molestos y consecuentes artífices del viboreo y la coleada, capaces de hacer sucumbir al más estoico...

Desde luego, los malos no son todos y los virulentos no muchos. Como en todas partes y en todas las cosas hay concientes y de los otros. Un consumidor habitual de taxímetros sabe muy bien que los viejos chóferes reniegan de los nuevos, pero a la vez andan en general mucho más despacio y que sus autos no son los preferidos. Además, los de la vieja guardia son los que contribuyeron en mayor medida a que la imagen del taxista no sea simpática. Gran parte de ellos son los que hicieron existir la **belle epoque,** cuando la cara del pasajero era decisiva para que el taxista se decidiera a llevarlo o no. Que fué también el tiempo de las banderitas encapuchadas. Y del "voy a comer". O "voy a guardar...". O "Si va para Flores lo llevo..."

Aún hoy, con más de 15.000 taxímetros en circulación, esa imagen no ha sido borrada del todo porque basta un momento especial para que se vuelva a las andanadas. El aporte de 5.000 Di Tella y casi un millar de Bergantines le permite al pasajero darse el lujo doméstico de elegir auto, pero a su vez el asunto tiene sus bemoles. El taxista nuevo aprende su oficio sobre el coche y con más frecuencia de la que pudiera ser saludable se equivoca de rumbo, pide que le indiquen el recorrido y en Corrientes y Callao no se orienta para viajar hasta el obelisco.

A todo esto, la molestia del pasajero es bastante relativa, pero quien usa al taxi está pagando a buen precio un servicio público. Por lo que a nuestro juicio estaría muy bien la inspección de las unidades en la calle. Tal vez peguemos duro, pero si comisiones municipales verificaran el cumplimiento de horarios y desinfección, si vigilara la radio y la ropa del taxista, si los examinara interrogándolos sobre calles, establecimientos y recorridos, los primeros beneficiados serían los propios taximetreros. Se supone habría sanciones contra los desobedientes y los incapaces. Se sospecha también que el rigor haría cumplir los horarios de trabajo, de descanso y como corolario, se entiende que así no habría saturación de unidades ni falta de taxis a horas determinadas. Además, es muy probable que de ese

https://argentoteca.blogspot.com

Ilustración de OSKI

modo se elevara el índice de aptiud profesional y el nivel de quejas disminuyese. Lo cual estaría muy bien.

VICTORIAS Y TOSCANOS

Los taxistas tienen una historia larga y zarandeada. Alrededor de 1908 comienzan su audaz competencia a las "vitorias" sobre el empedrado que terminaba en Palermo y en San Cristóbal. Para ese entonces, el taxi solo era un pasatiempo licencioso, reservado a caballeros con galera de felpa y damas de 14 enaguas. Pero poco a poco se fue convirtiendo en una necesidad ciudadana y hacia la década del 20 los rumbos se orientaron en base a ideales progresistas.

Docenas de Chevrolet, Dodge, Plymouth y Buicks fueron desembarcados y puestos en circulación —muchos de ellos aún trabajan— mientras el gremio dejaba de ser un bastión de anarquistas cejijuntos que gastaban gorras horribles y se flagelaban con toscanos inaguantables, para convertirse paulatinamente en una robusta organización. Así es como a la fecha, el taxista dispone de servicios sociales jurídicos y sanitarios, garajes, talleres especializados, créditos para compra de automotores y organizaciones vendedoras de repuestos a buen precio.

Esta organización está bifurcada. Entre otros, están la Sociedad Propietarios de automóviles con taxímetro —calle Salguero—, y otra es la Asociación Propietarios de Taxis —Puerto Nuevo—. No son antagónicas, y por regla general benefician en alta medida a sus integrantes, aunque frecuentemente se registren éxodos de una a otra por disconformidades o diferencias personales.

ENTRADAS Y SALIDAS

El taxista nuevo tiene que responder mensualmente a pagarés que oscilan entre los 12 y los 20.000 pesos. Este grupo está compuesto fundamentalmente por ex-empleados públicos a los que se aceptó su indemnización como adelanto de la unidad. Todo ello hace que sus autos deban trabajar prácticamente todo el día recaudando un promedio estimado en los $ 200-250 por hora, cifra que determina unos tres mil quinientos pesos de recaudación bruta al cabo de la jornada y consecuentemente alrededor de sesenta mil pesos mensuales. Posiblemente estos cálculos resulten algo optimistas al interesado, pero a la cifra hay que descontar el 30 % que se le paga al peón, las eventuales reparaciones, la cuota mensual, el combustible, los lubricantes y cualquier tipo de gasto no previsto.

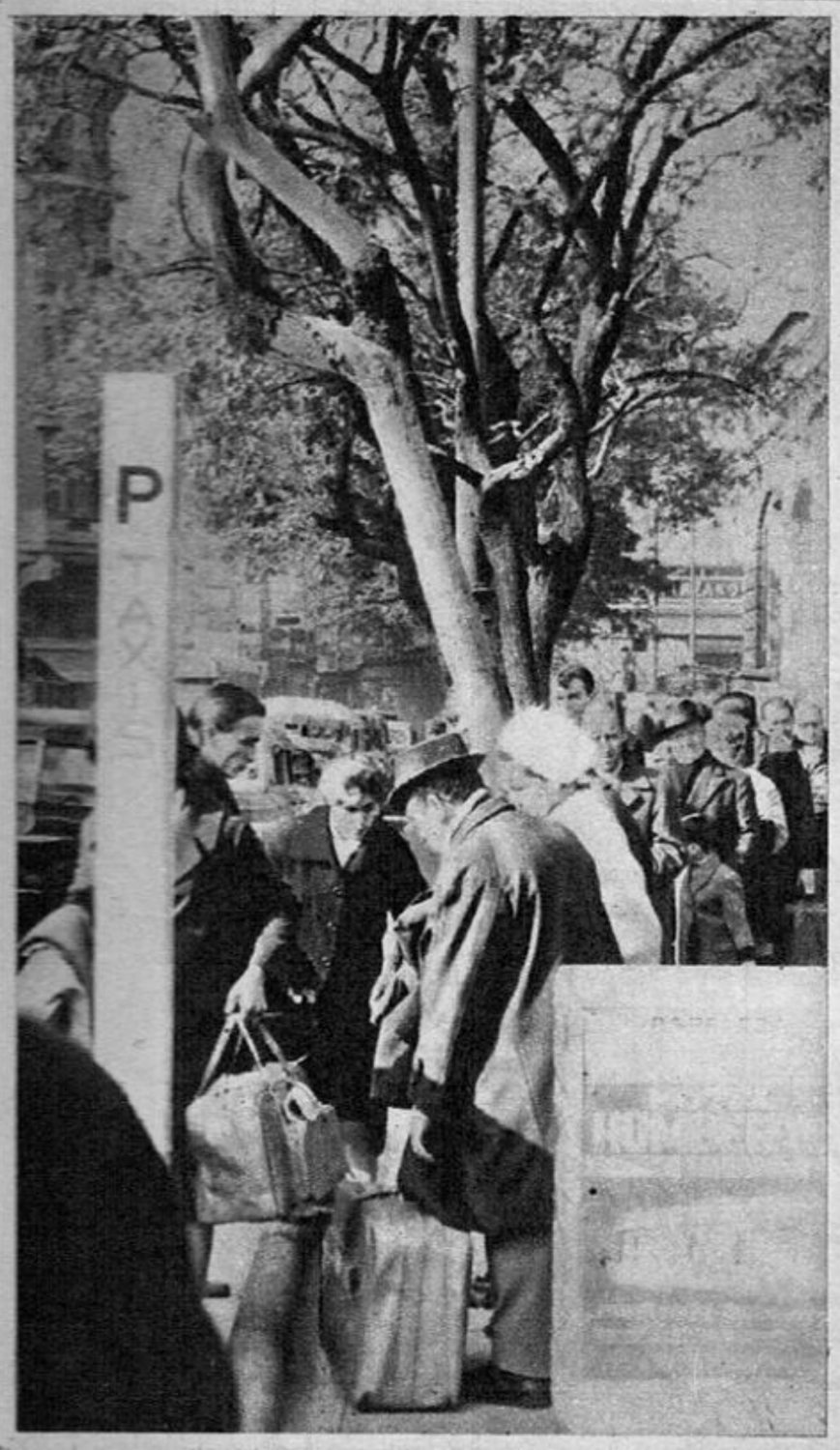
De acuerdo a las opiniones compulsadas, el taxímetro es negocio para esta gente en la medida que trabajen el auto para disminuir el monto de pagos al peón, asegurándose de paso la vigilancia personal del vehículo. A la tabla de gastos, hay que agregar además la prima del seguro, que por su parte resulta bastante elevada, en relación al precio de los vehículos modernos.

Las aristas se contraponen cuando se trata de autos viejos. No pagan cuotas pero gastan más en taller. Las reparaciones son más frecuentes, los daños generalmente más importantes. Los días sin trabajo mucho más. Gastan mucho menos en seguro, y en casi todos los casos el auto trabaja un solo turno a cargo de su dueño. Embolsan un promedio de $ 160-180 la hora a causa de las preferencias del público por los vehículos más rápidos y modernos, pero en suma ganan plata.

Ganan plata sencillamente por que siguen trabajando capitales que no superan el medio millón de pesos. Además, si bien son muchas las patentes

https://argentoteca.blogspot.com

TAXIS



Fila india de autos y clientes. En las paradas fijas está prohibido elegir modelo. La pesca de pasajeros sucede en cualquier parte.

de taxímetro que se dan de baja al cabo del año, la cantidad de unidades habilitadas aumenta paulatinamente y eso significa que en mayor o en menor medida, el taxi sigue siendo negocio para muchos.

A todo esto hay que agregar una cifra de automotores bastante considerable que se patenta como taxímetro para abaratar el costo de la chapa, y de los gastos emergentes del mantenimiento. Los Rambler, Chevrolet 400, Valiant y Falcon, son en su mayoría vehículos particulares que se patentan como taxímetros y trabajan un turno o menos, compensando de este modo con las entradas que producen, gran parte de los gastos que ocasionan a su propietario, sobre todo en lo que refiere a consumo.

Este tipo de autos goza del entusiasta beneplácito popular. Sus recaudaciones sobrepasan muchas veces los trescientos pesos por hora de trabajo, y excepto en las paradas fijas (estaciones, aeropuertos, etc.) donde el pasajero no puede elegir coche, se fatigan de **pescarles** viajes a sus colegas menos náuticos. En fin, a los botes les basta con trabajar solo cinco o seis horas diarias para cumplir con su función específica.

En el próximo número vamos a inspeccionar la posibilidad de establecer tarifas diferenciales entre autos grandes y chicos, pero desde ya anticipamos que la medida es resistida por la parte ejecutiva de las asociaciones gremiales, desde el momento en que está constituida casi íntegramente por taxistas de la vieja guardia, quienes eventualmente perderían en el cambio discriminativo...

DEBILES Y PODEROSOS

Cerca de diecisiete mil vehículos están habilitados para cumplir funciones de taxímetro en la Capital Federal, a pesar de que no todos circulan. Hay quienes opinan que son muchos, mientras otros creen que son pocos. A nuestro juicio, el problema consiste en la falta de un método orgánico que promedie la densidad de taxímetros en diferentes lugares y a las horas de mayor necesidad, tal como los oportunamente postulados puntos de estacionamiento fijos, resistidos a su vez por los organismos gremiales, como se verá en nuestra próxima entrega. Redondeando números.

El parque automotor está integrado por 5.000 Di Tella, casi 5.000 Chevrolet —en su mayoría modelos 38, 39, 40 y 51—, dos mil Mercedes Benz, 1.500 Plymouth, 1.000 Bergantín, 1.000 Dodge, y el resto distribuido entre diferentes marcas.

Los ancianos venerables y pintorescos que aún funcionan son: Un Nash 1921, un Studebaker 1924, un Chevrolet 1927, dos Buick, un Chevrolet y un Buick 1929. Un De Soto, un Dodge y varios Buick 1930 uno de los cuales recala habitualmente en la Estación Retiro del Ferrocarril San Martín...

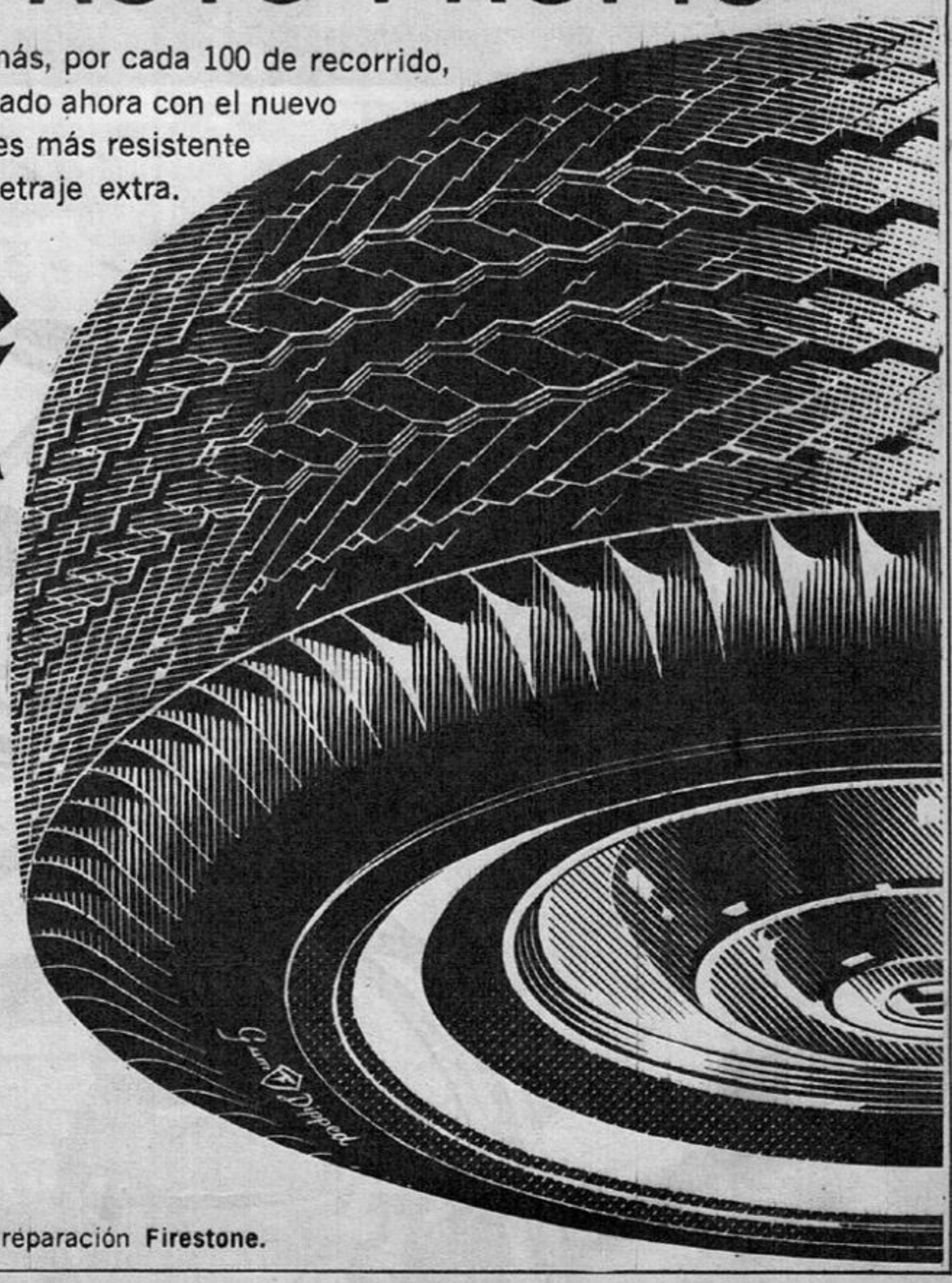
Un rápido vistazo al parque automotor, indica entonces que casi los dos tercios de los taxímetros habilitados para trabajar en la Ciudad de Buenos Aires, tienen un promedio de 15 o más años en la calle. Eso puede ser un argumento en contra para quienes opinan que el taxímetro es actualmente un servicio público. Por lo demás, en el próximo número de PARABRISAS intentaremos determinar hasta que punto lo son efectivamente. Pediremos tarifas diferenciales, sugeriremos el sistema de paradas fijas y mocionaremos para que la flota mejore su servicio, sea con la instalación de radiotaxis, con la vigilancia municipal que no existe hoy, o con la renovación de modelos que en algunos casos tanta se impone. Mientras tanto, tratemos que lo demás no sea lo de menos. *

https://argentoteca.blogspot.com

ECHANDO A "RODAR" VERDADES:

EXPERIMENTELO EN AUTO PROPIO

Gánese 20 kilómetros o más, por cada 100 de recorrido, con el neumático **Firestone** Campeón de Lujo, fabricado ahora con el nuevo caucho sintético **DIENE.** Evita el recalentamiento, es más resistente y rinde hasta un 20 % o más de kilometraje extra.



Firestone

HOY Y SIEMPRE LO MEJOR!

CON GARANTIA ESCRITA
y la calidad escrita en la huella.

Para mejor recauchutaje de sus cubiertas... exija material de reparación **Firestone.**

https://argentoteca.blogspot.com

UD. LO PUEDE HACER: distribuidor

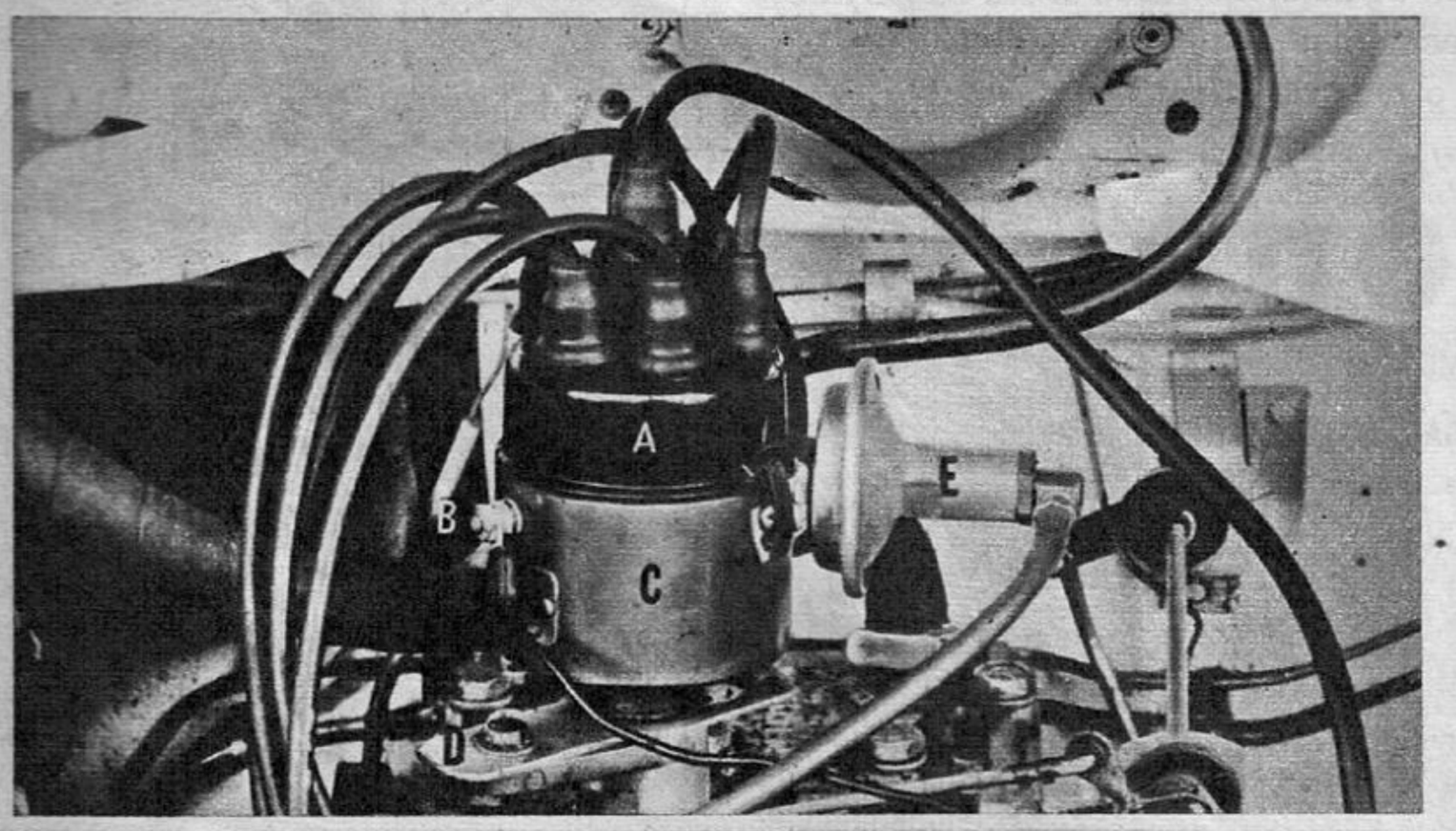
Un momento libre y el mínimo de herramientas pueden contribuir al mantenimiento de su automóvil.

PARABRISAS agradece a Industrias Kaiser Argentina la colaboración prestada en elementos y personas para la confección de esta nota

Encendido, distribuidor, platinos, puesta a punto, son cosas que al neófito le parecen peligrosas y difíciles de manejar. Sin embargo, hay ciertas partes del trabajo que pueden hacerse sin mayores problemas. Una de ellas es el desarme de distribuidor y el cambio o limpieza de platinos. Siguiendo los pasos expuestos en la nota, esto puede ser realizado en poco tiempo.

La limpieza de los elementos móviles se realiza vía aire a presión y trapo limpio. El engrase del distribuidor tiene dos puntos claves: una grasera tipo cubeta, que se encuentra en la parte inferior del cuerpo del distribuidor, y se llena con aceite común para el cárter, y una estopa o fieltro, que aparece al retirar el rotor, que también debe recibir unas cuantas gotas del mismo aceite. En el caso de platinos nuevos, conviene introducirlos en aceite lubricante caliente durante algunos minutos. Esto hace que el tope de plástico o fibra que separa los platinos, se lubrica quedando de este modo mucho menos expuesto al desgaste de los primeros kilómetros, que son los peores.

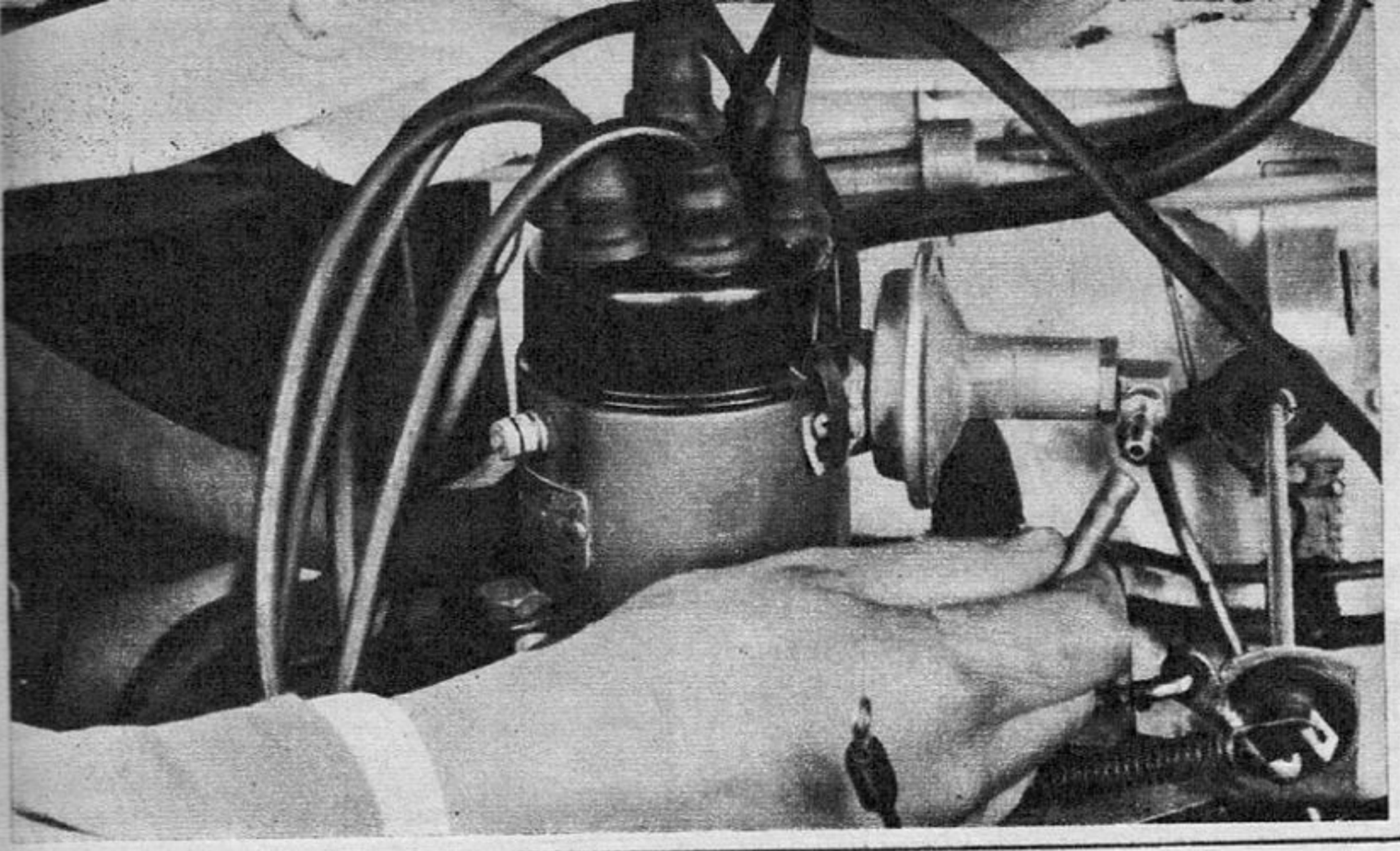
Como remate de nota, la limpieza y regulación de las bujías. Arenarlas es un buen sistema de limpieza. En el caso Rambler, material con el que se ha trabajado en esta nota, la luz correcta debe ser de 0.030" ó 0,76 mm. Para corregir la luz entre electrodos, es conveniente proveerse de una correcta sonda de bujía, que sirve para muchos años.



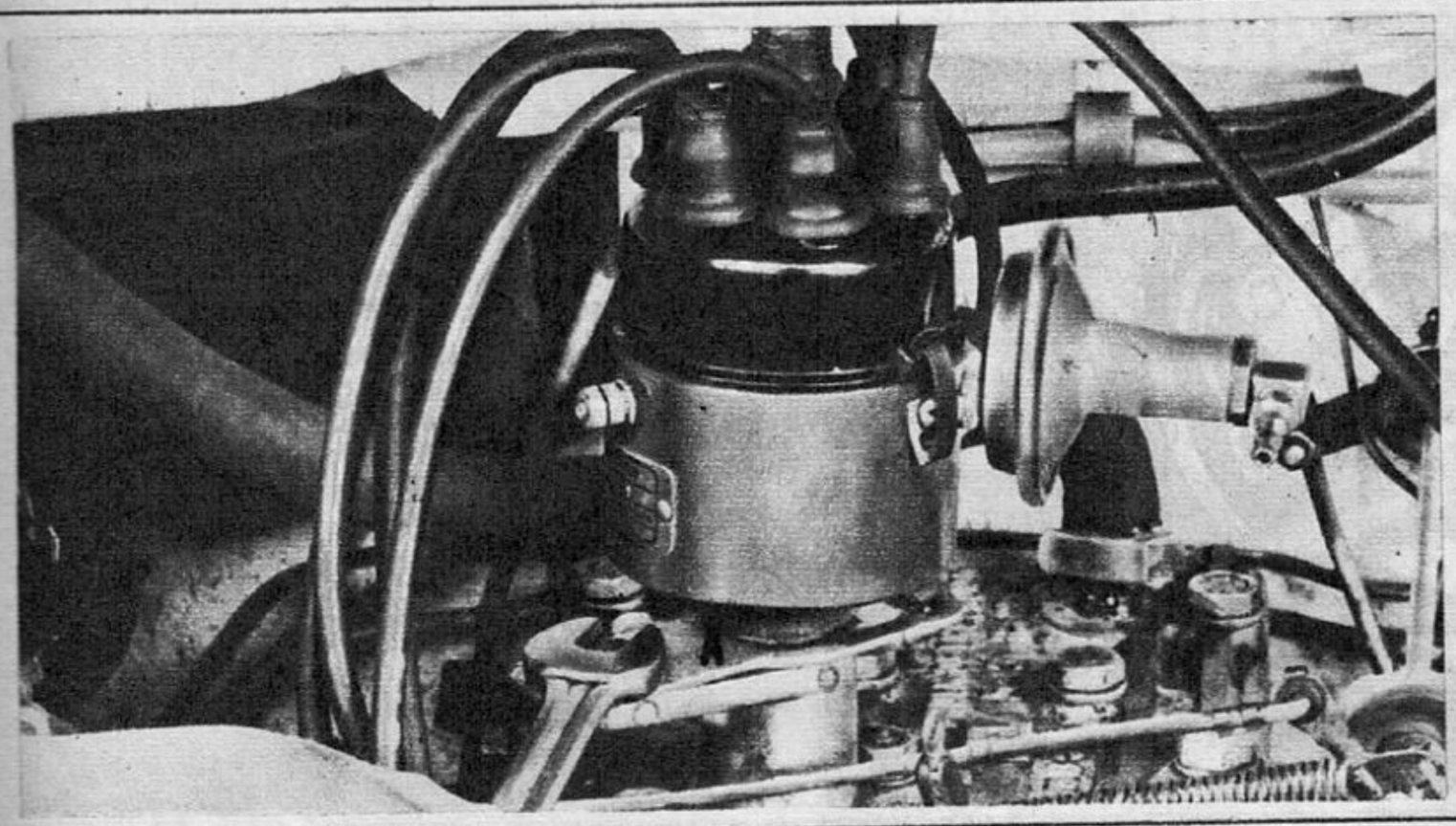
1- Este es un distribuidor clásico y sencillo. Colocado sobre la tapa de cilindros, es comandado desde el árbol de levas por un eje largo. Los principales componentes externos son: A) Tapa del distribuidor que lleva los cables hasta las bujías y recibe el de la bobina, circuito secundario o de alto voltaje. B) Salida del cable primario de la bobina. C) Cuerpo del distribuidor. D) Tornillo de regulación del número octano. E) Pulmón de avance de vacío, conectado con el múltiple de admisión a través de un conducto de plástico flexible.

Iniciación del desarme del distribuidor. Se comienza desconectando el cable primario de la bobina en el cuerpo del distribuidor, letra B de la foto anterior. Para esta operación se utiliza una llave fija de 3/8 de pulgada. La teoría del encendido en este caso es la siguiente: hay un circuito de bajo voltaje establecido entre la batería y el arrollamiento primario de la bobina, interrumpido por el rotor, con inclusión del capacitor o condensador. Otro circuito de alto voltaje (secundario) se establece entre el arrollamiento secundario de la bobina y las bujías.

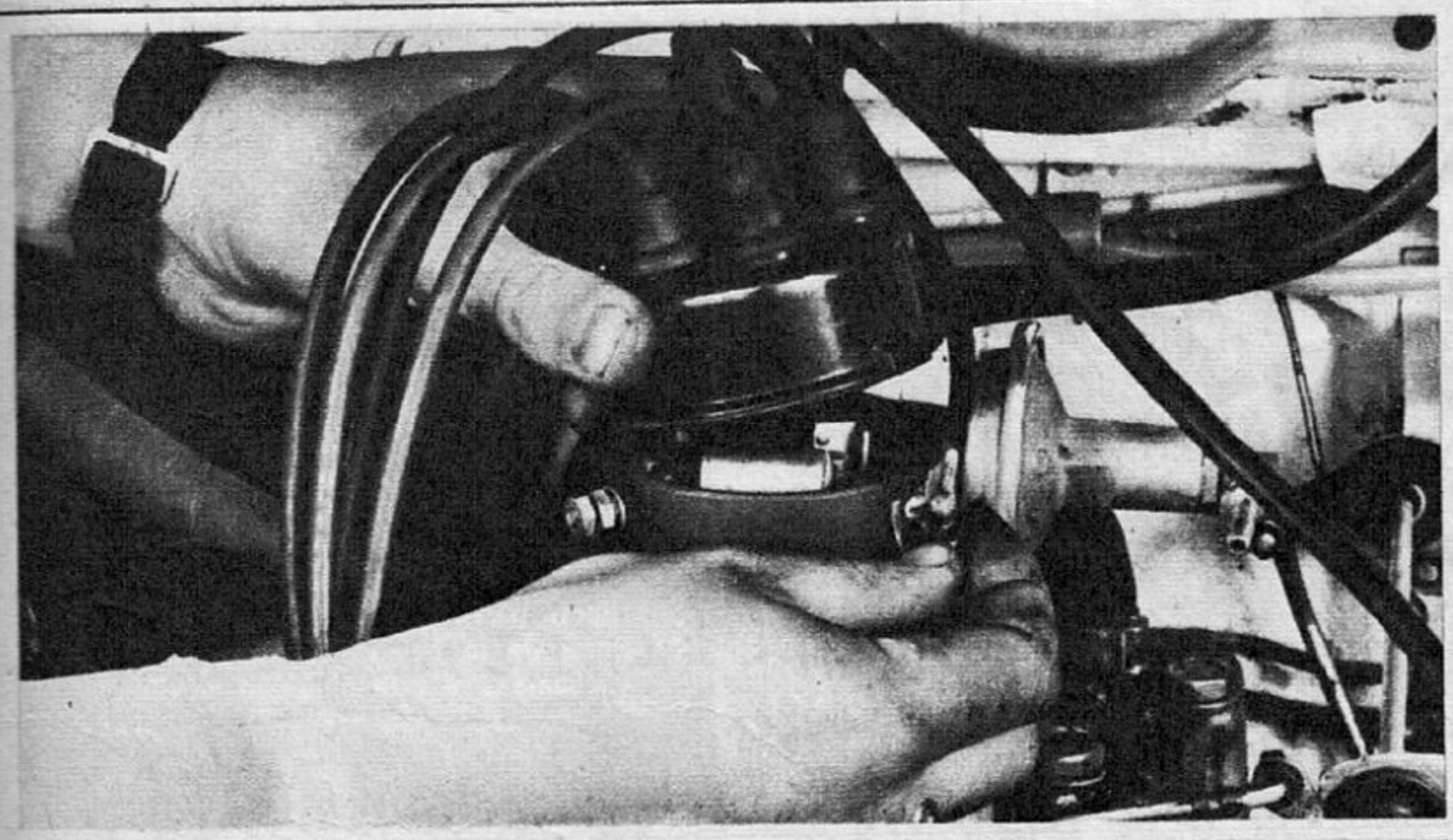
https://argentoteca.blogspot.com



Sacado de la conexión de vacío del avance de vacío del distribuidor. Simplemente se tira hacia adelante, suavemente hasta desprender el tubo plástico. Siguiendo con la explicación comenzada en el renglón séptimo del epígrafe anterior diremos: al interrumpir el circuito primario por apertura de los platinos, se genera por inducción en el arrollamiento secundario de la bobina una corriente de muy alto voltaje y escaso amperaje. Desde el borne central de la bobina va al centro de la tapa del distribuidor y a través del rotor y los cables, a las bujías correspondientes.



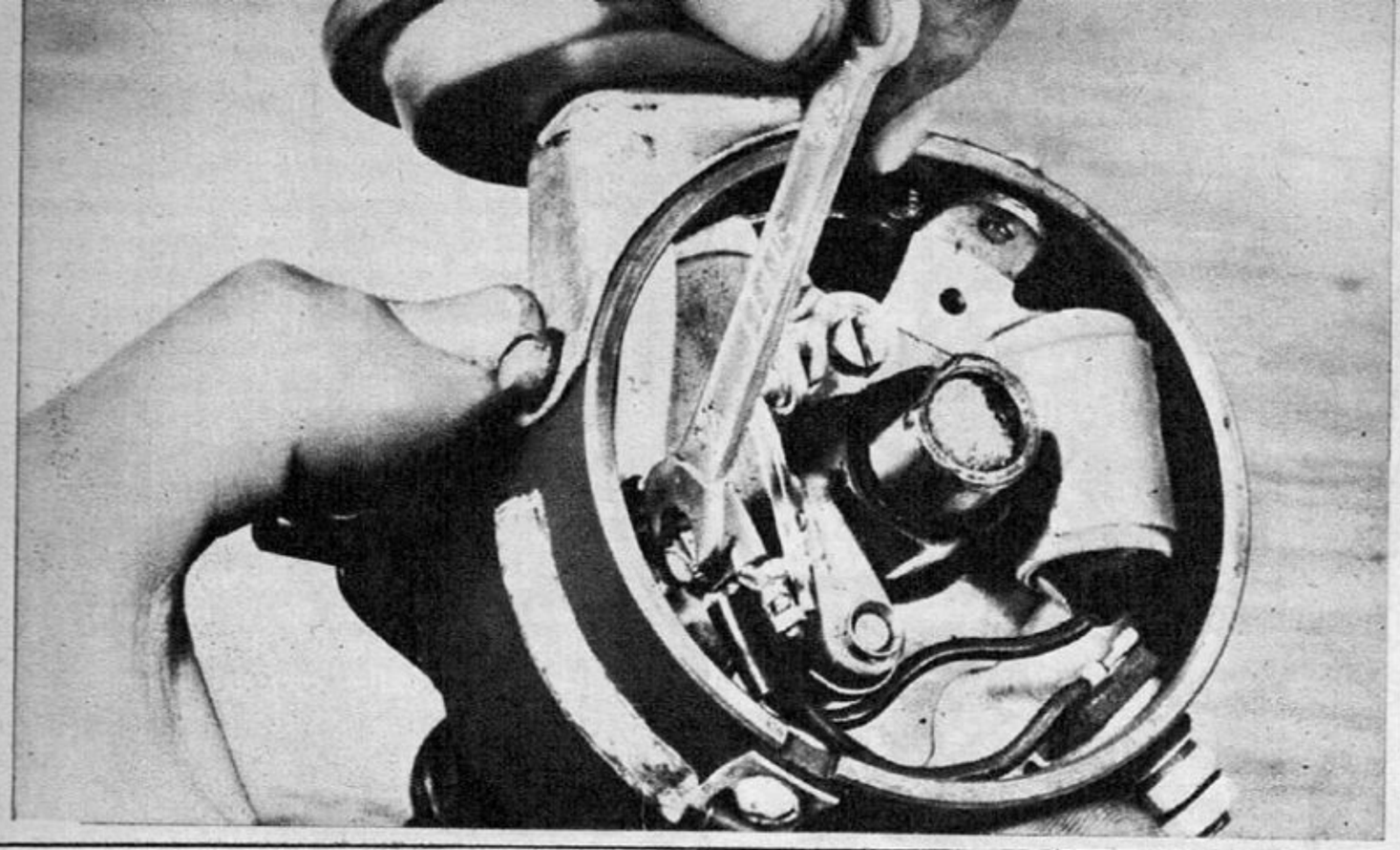
Aflojando y luego extrayendo el tornillo regulador del número octano, queda el distribuidor en posición de ser retirado de su alojamiento en la tapa de cilindros, previa desconexión de la tapa del mismo. Para esta operación se emplea una llave de 7/16. El tornillo regulador de número octano está colocado para la última parte de la puesta a punto del sistema de encendido. Opuesto a este bulón existe otro, que fija el cuerpo del distribuidor a la plaqueta "A". Este último no debe ser tocado, salvo por manos expertas. Conviene conservar las posiciones del cuerpo del distribuidor y la plaqueta "A".



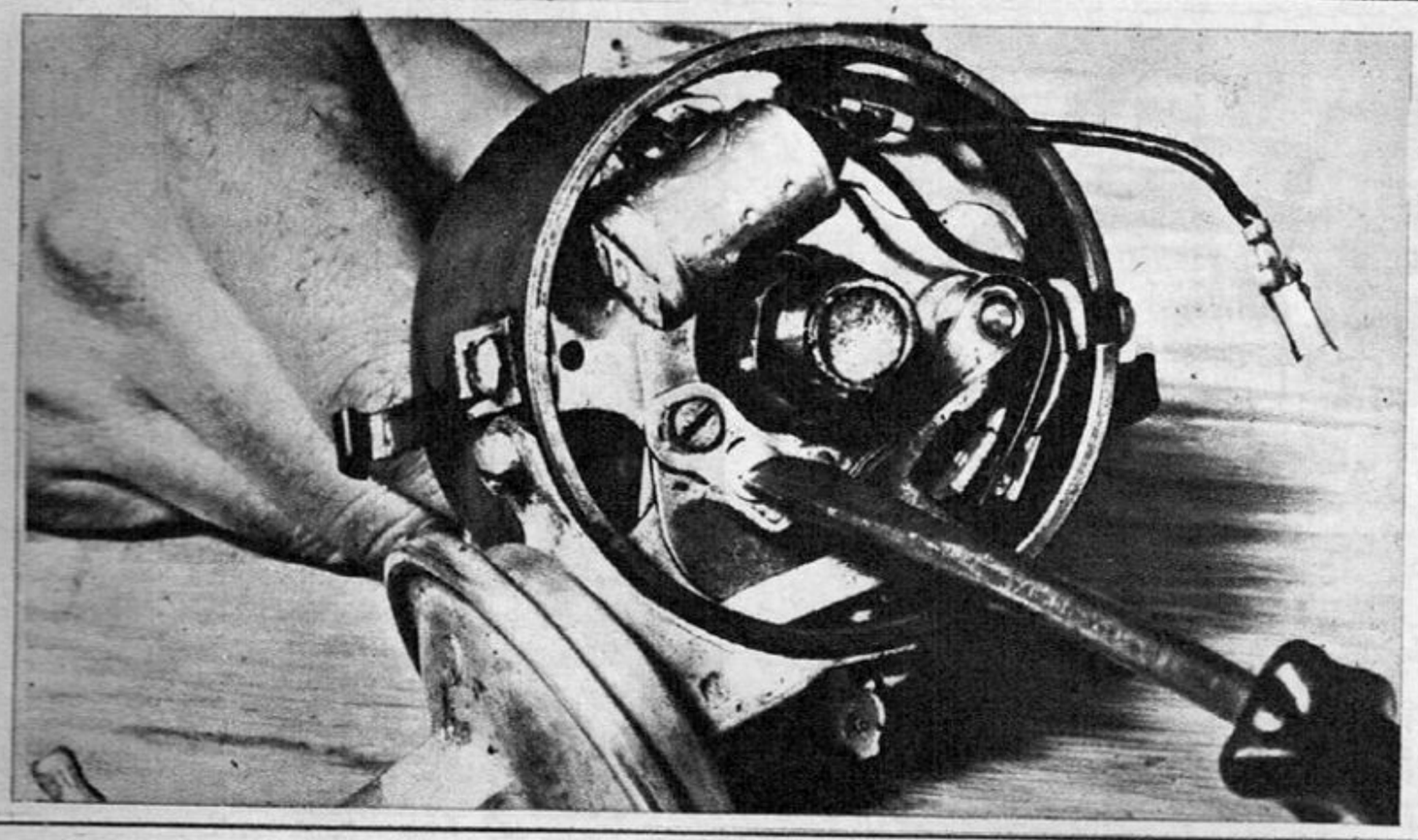
Con el desprendimiento de la tapa del distribuidor, se cumple la última de las operaciones necesarias para poder retirar éste del conjunto, motor. La tapa puede ser desarmada, esto es, retirados los cables y limpiados los terminales. El armado de la misma no ofrece dificultades mientras se coloquen los cables a las bujías en la posición correspondiente, siguiendo el orden de encendido, que está especificado en la tapa de cilindros. Para armar los cables esnecesario introducir éstos en los bornes de la tapa siguiendo el orden, en el sentido de giro del rotor del distribuidor.

Una vez extraída la tapa, ya se está en condiciones de sacar el cuerpo del distribuidor. Simplemente se lo retira hacia arriba, tal como ilustra la foto. Ya con el distribuidor en la mano, es conveniente observar algunas cosas. Es un aparato sensible, aunque robusto. Puede tener tuercas o tornillos endurecidos por suciedad u óxido. Si esto sucede, deben desincrustarse antes, o por lo menos removerse con mucho cuidado. Existen una serie de aislaciones y arandelas de presión que deben ser tratadas con cuidado, dado que cualquier falso contacto puede detener la marcha.

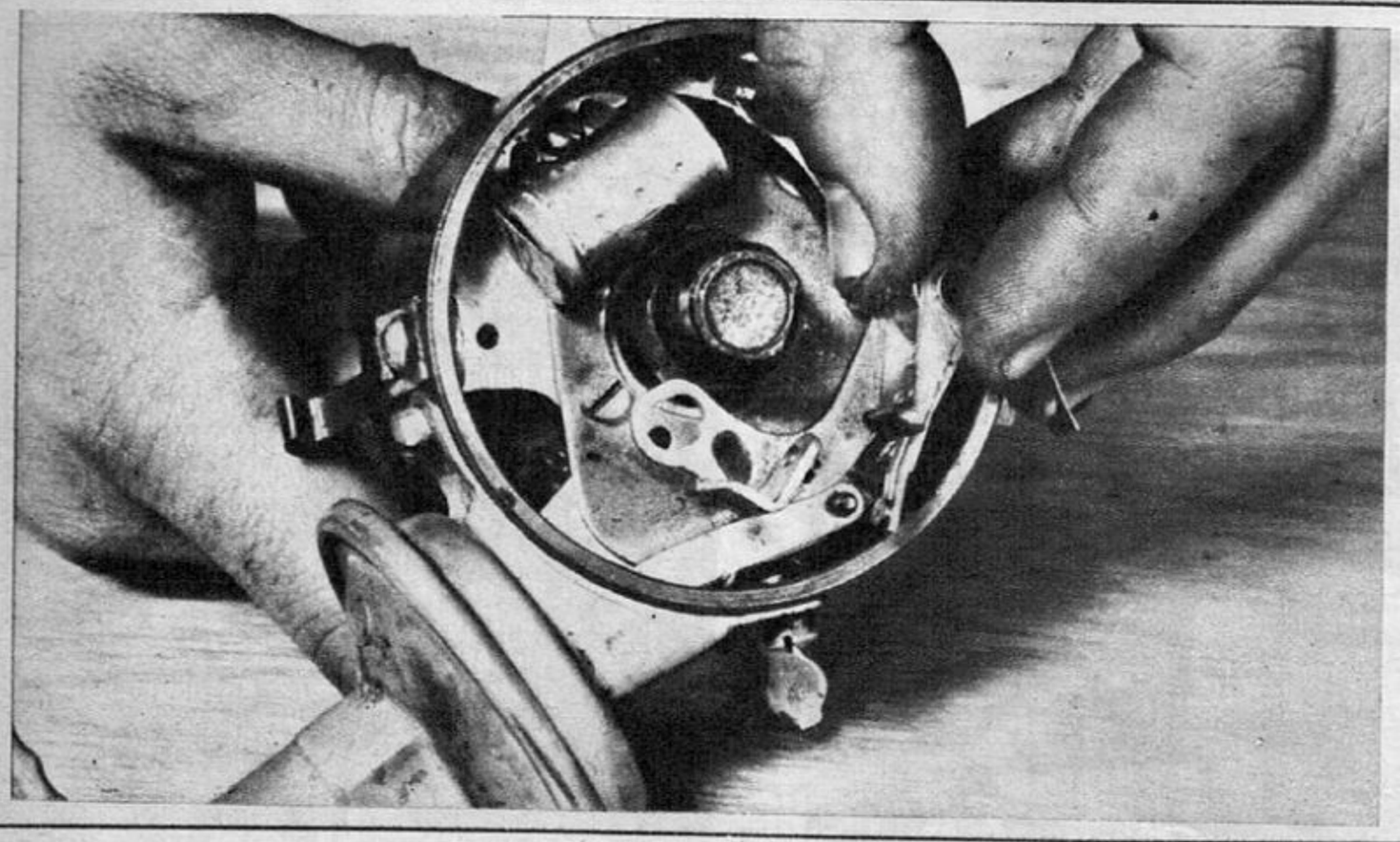
https://argentoteca.blogspot.com



Primer paso del desarmado de la piaqueta interior del distribuidor. Esta piaqueta es una pieza circular a la cual van fijados los platinos, el capacitor o condensador, etc. La piaqueta puede extraerse sin desarmar o sacar de su lugar los platinos. Nosotros seguiremos los pasos sacando primero el juego de yunque y martillo, para lo cual se emplea una llave de ¼. De allí salen dos cables: uno va a la salida del primario de la bobina y otra al condensador.



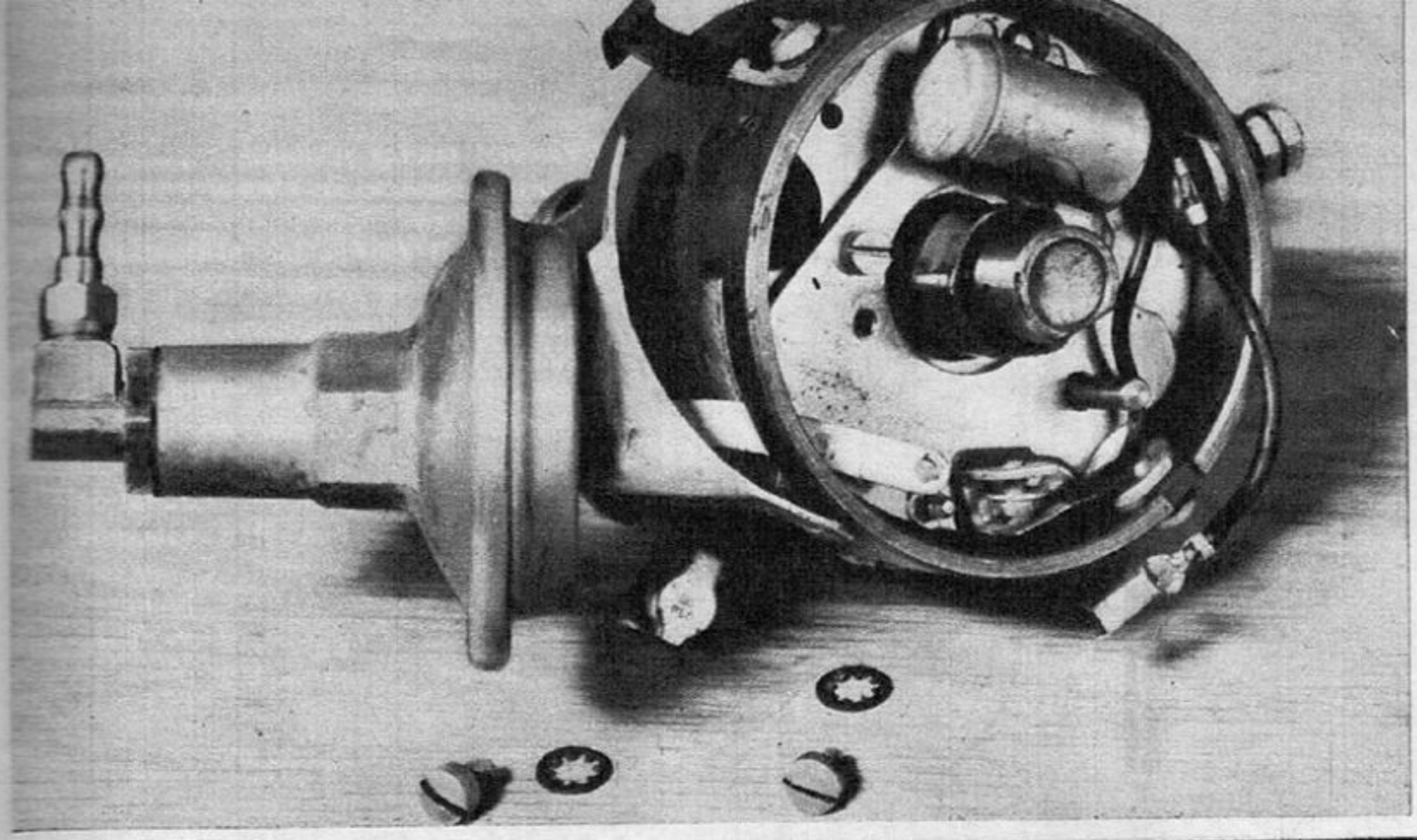
El segundo paso de desarme de platinos es el siguiente: se afloja y extrae el tornillo señalado en la foto con el destornillador. El otro tornillo que queda inmediatamente a la izquierda sirve para regular la luz de platinos y no es necesario sacarlo. Con esto queda liberado el juego de platinos. No debe presionarse excesivamente sobre el destornillador, y éste debe ser de la medida adecuada. Más grande o más chico de lo necesario puede conducir a la rotura de la ranura del mismo. En el armado, debe cuidarse también de no apretar en exceso este tornillo.



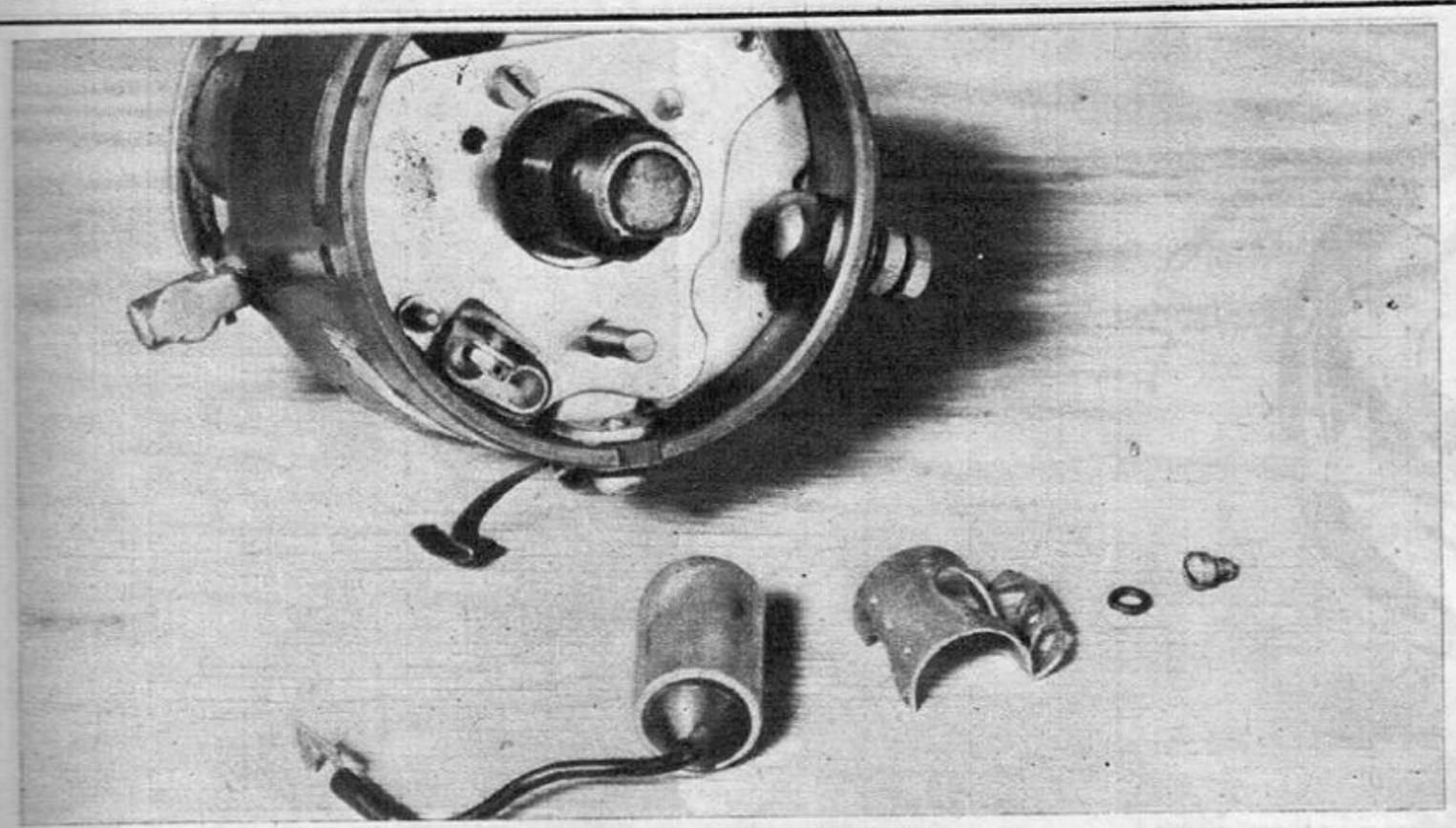
Operación de sacado de los platinos. Es tan sencillo como aparece en la foto. Solamente tener cuidado y no forzar las cosas. El pitón que se alcanza a percibir colocado entre los dos platinos, es la conexión de la parte móvil de la plaqueta del distribuidor al pulmón del avance de vacío. Este aparato funciona de la siguiente manera: cuando se acelera el automóvil, en el múltiple de admisión se produce una depresión que crea un vacío, que a través del conducto plástico, letra E, atrae el pulmón de la bomba de vacío, por la unión "A", la plaqueta móvil.

Para el caso especial del Rambler, automóvil sobre el que se ha sacado esta nota, existen dos tipos distintos de juegos de platinos, tal como ilustra la foto. Tanto uno como otro se arman sobre el eje de platinos existente en la plaqueta interior del distribuidor. Pueden colocarse indistintamente. Prosiguiendo con la explicación iniciada en el epígrafe anterior diremos que al ser succionado hacia afuera el pulmón, tira de la plaqueta móvil en el sentido de giro del eje del distribuidor, avanzando entonces el momento del encendido, tanto más cuanto más se acelera.

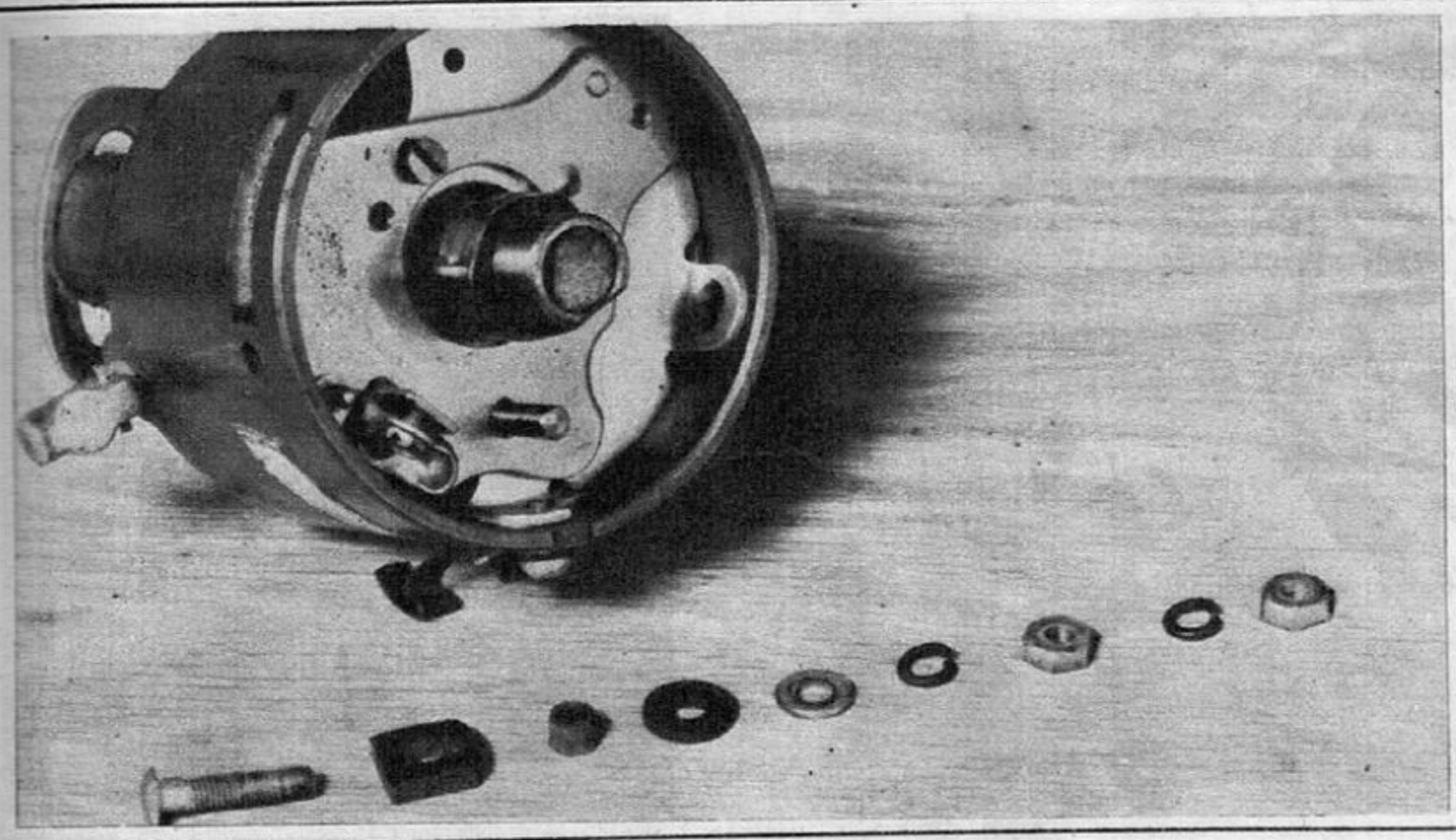
https://argentoteca.blogspot.com



Para retirar el pulmón del mecanismo de avance de vacío, se sacan los dos tornillos que aparecen aparte, y el seguro que traba la leva del pulmón de avance con el pitón de la plaqueta móvil. En ciertos casos, este seguro no puede volver a usarse, porque consiste en una arandela que se desforma al introducirla, quedando trabado el conjunto. De todos modos, la operación de retirar el pulmon, solo es necesaria si se piensa extraer completamente la plaqueta del distribuidor, dado que los servicios de limpieza, regulación, cambio de platinos o condensador puede hacerse con el distribuidor en su sitio.



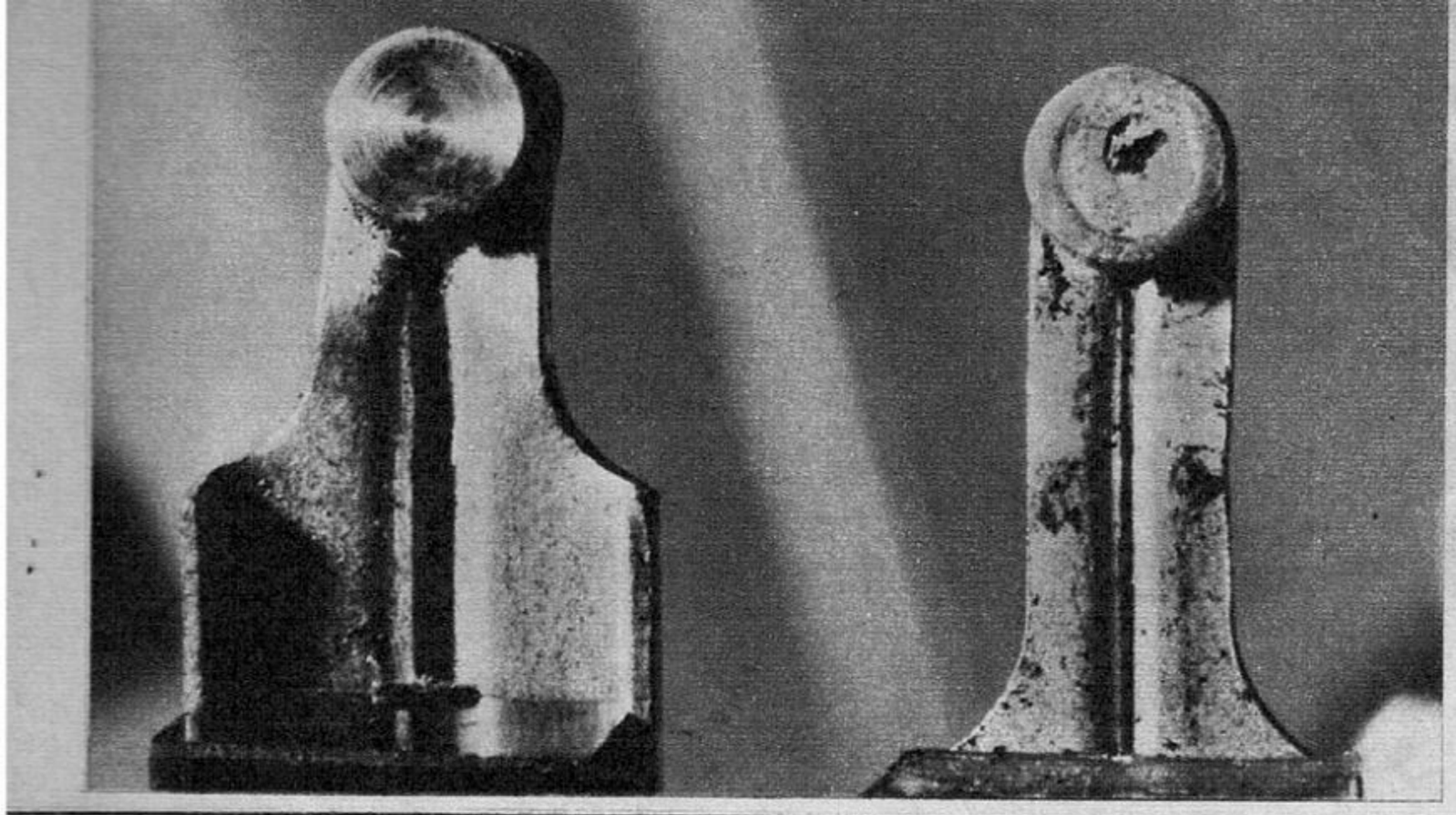
Sacado del condensador. Este elemento puede venir de dos medidas distintas, largo o corto, pero para los fines prácticos de la nota, da lo mismo. El trabajo del condensador dentro del circuito de encendido es el siguiente. cuando se produce una corriente inducida de alto voltaje en el arrollamiento secundario de la bobina, necesaria para la chispa, ésta a su vez produce otra inducida en el primario, que bajo la forma de una corriente parásita vuelve a los platinos. El condensador o capacitor no hace otra cosa que impedir el chisporroteo parásito en los platinos.



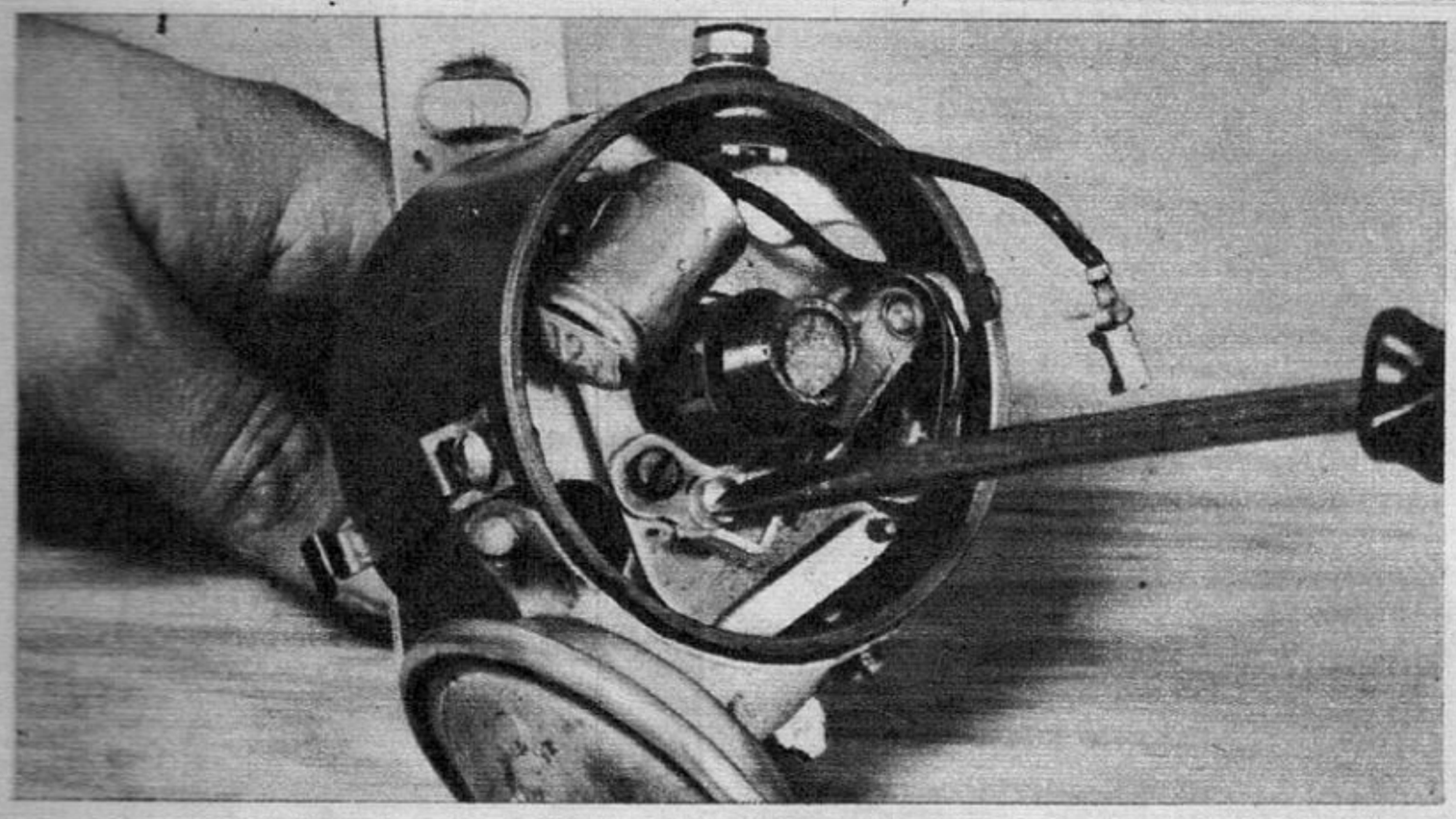
Continuando con el despiece de los elementos exteriores del distribuidor, sacamos ahora la tuerca y tornillo terminal de salida hacia el primario de la bobina. Todas las arandelas y espaciadores de fibra están situadas con el objeto de aislar el tornillo del cuerpo del distribuidor, para impedir cualquier cortocircuito no controlado del sistema a través de la masa. El armado y el desarmado de esta pieza debe ser hecho con todo cuidado, no forzando arandelas ni tuercas ni tornillo. Es conveniente también limpiar bien las piezas antes de armarlas para impedir falsos contactos.

Extracción de la plaqueta interna del distribuidor. Una vez retirados los tornillos que sujetan los clips que a su vez traban la tapa del distribuidor, la plaqueta está en posición de ser extraída. Para esto se debe tirar hacia afuera, y en el caso de que por suciedades acumuladas estuviera muy dura, se puede ayudar haciendo palanca con un destornillador, pero suavemente y no de la parte móvil "A" sino de la fija "B". Retirada la plaqueta, aparece el mecanismo de avance centrífugo. Aunque éste es desarmable, no recomendamos la operación a los que no son especialistas.

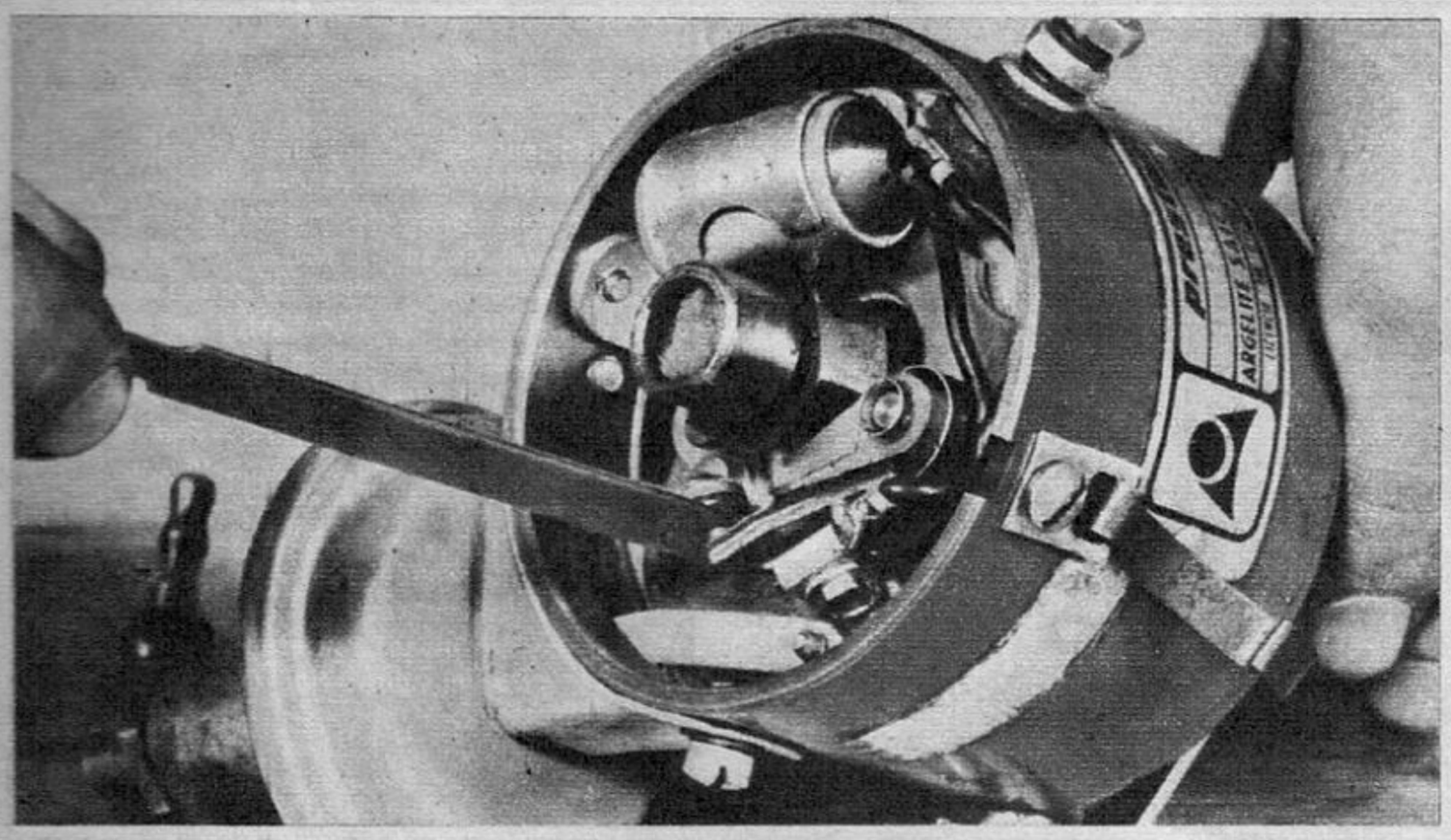
https://argentoteca.blogspot.com



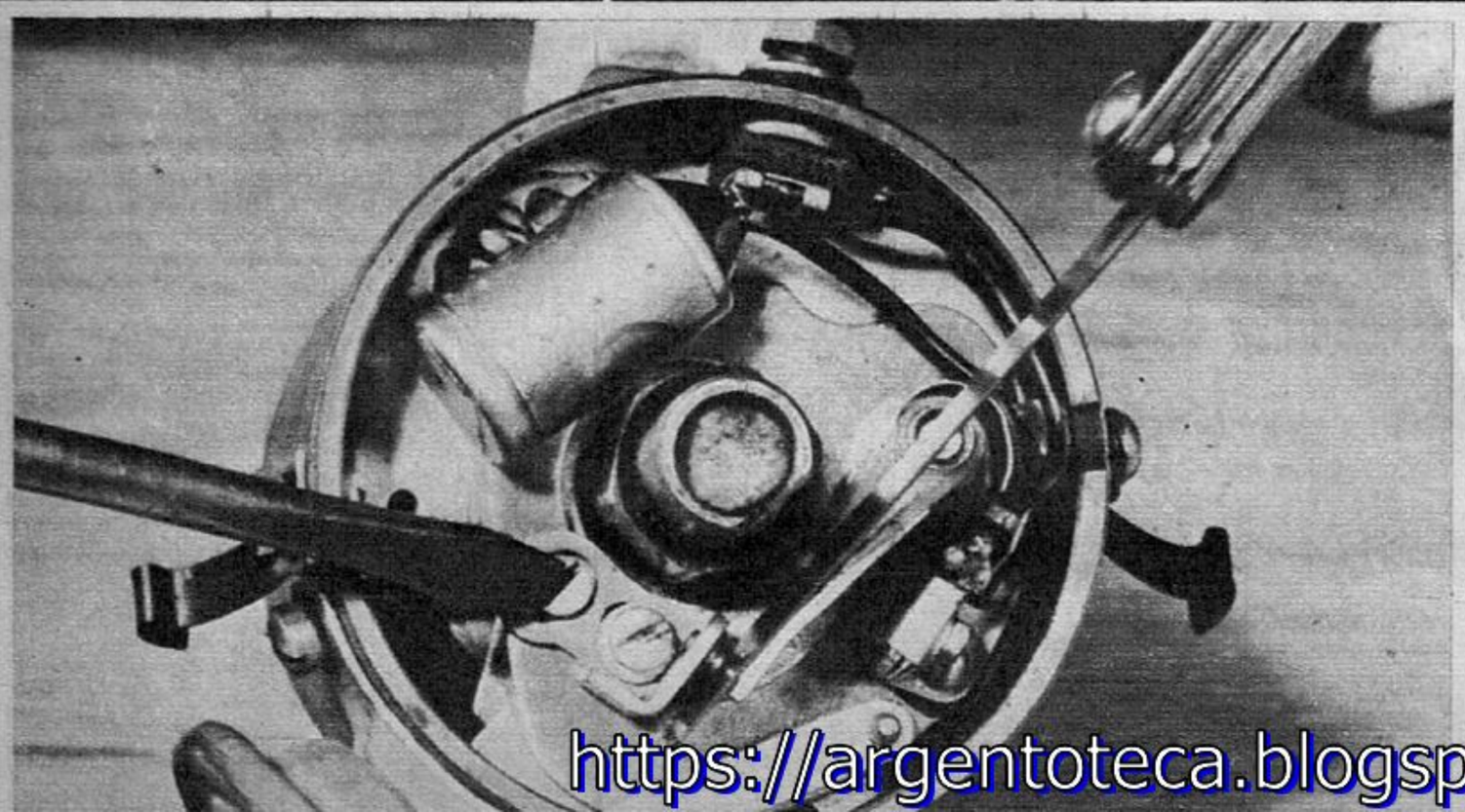
Platinos nuevos y viejos, la parte del martillo, la que se abre y cierra de acuerdo con los resaltos del eje central del distribuidor. El platino de la derecha, el usado, tiene una socavación en su material, una aleación a base de carburo de tungsteno, material que se ha depositado en la pastilla de contacto correspondiente al yunque, o sea en la parte fija. En este caso, socavación del material del yunque, indica que el condensador tiene capacidad normal. En el caso contrario, socavación del yunque y depósito en el martillo, el condensador se encuentra arruinado.



Entramos ahora en la fase regulación de platinos, que en el caso Rambler puede hacerse con el distribuidor colocado. Como primera medida, se afloja el tornillo de fijación del juego de platinos, solamente se afloja, no se saca ni se deja demasiado suelto. Aunque aparece en la foto, para esta operación no es necesario desconectar el cable que va desde el platino hasta el borne de salida del circuito primario de la bobina. Su desconexión tampoco facilita la operación que estamos describiendo en esta y las próximas fotos. Sacando el distribuidor todo es más sencillo.



En este caso se procede a un limado de platinos, con una lima especial, que no es otra cosa que una lima delgada de grano muy fino. Aunque la operación no es del todo correcta, pasa, y basta y sobra para una reparación común. En realidad, la superficie de contacto de los platinos no debe ser plana. De acuerdo con las últimas técnicas al respecto, una debe ser bombé y la otra plana, pero éste es un trabajo que no puede ser realizado a mano con una simple lima. El correcto enfrentamiento de ambos platinos es fundamental, dado que aumenta el plano de contacto.



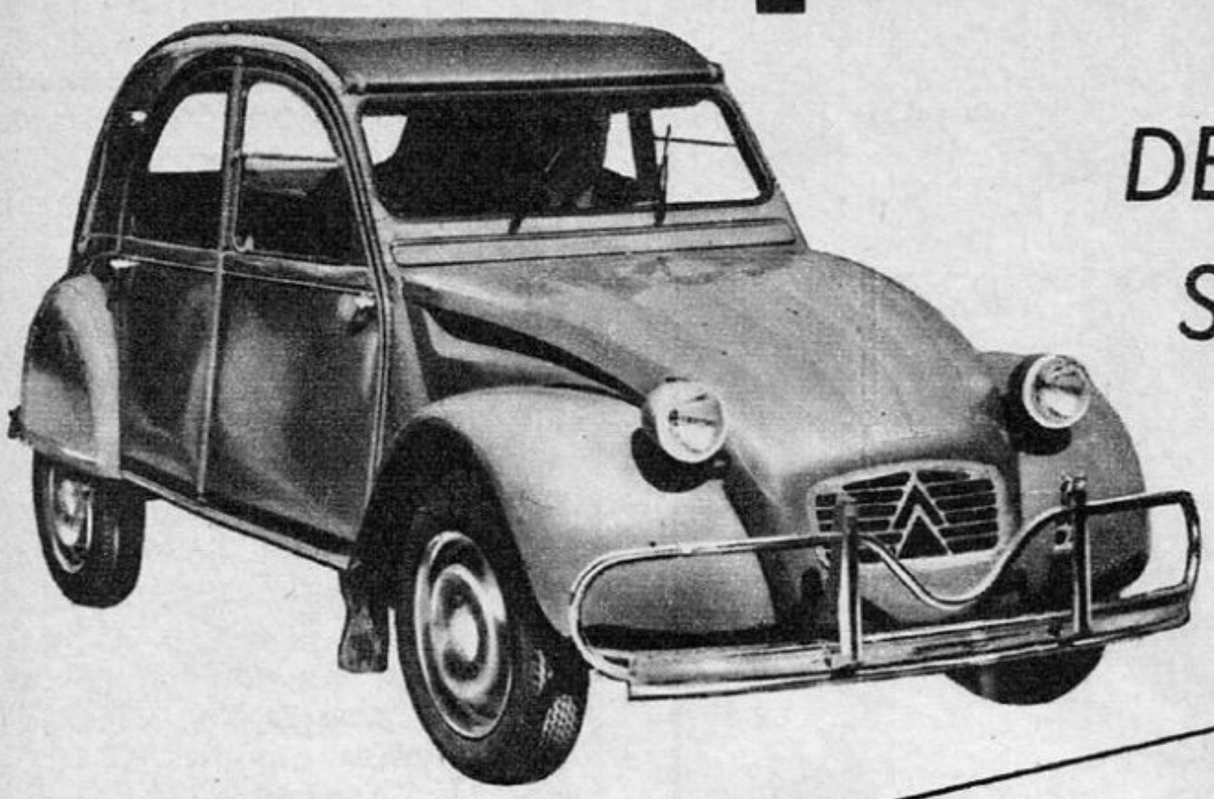
Ahora la regulación propiamente dicha. Para ello, una vez aflojado el tornillo fijador, se procede a actuar sobre el regulador, el que está con el destornillador colocado. Girando levemente este tornillo, que trabaja en una cama excéntrica, se consigue alejar el yunque del martillo, dando la luz correcta, que en el caso Rambler es de 0,020" (20 milésimos de pulgada). Es necesario tener en cuenta que en el momento de la regulación (cuando se introduce la sonda) el escalón de fibra del martillo debe estar en la parte superior de una de las aristas del eje.

https://argentoteca.blogspot.com

SIMBOLO DE SEGURIDAD Y ECONOMIA

pruébelo

DE C.E. SALINAS SE SALE EN CITROEN



Llene esta pequeña planilla, remítanosla por correo, y gustosamente pasaremos por su casa para que Ud. maneje y pruebe, sin compromiso alguno, el automóvil más sencillo, perfecto y avanzado.

C.E. Salinas S.A.

JOSE M. MORENO 351 - TEL. 90-3192

P82

¿Tiene coche? .....

¿Usted puede pagar una cuota mínima mensual para tener un coche realmente aguantador y económico? .....

¿Usted manejó alguna vez un Citroën? .....

¿A qué teléfono debemos llamarlo para combinar día y hora en que pasaremos a buscarlo para que Ud. pueda probar personalmente las bondades del Citroën? .....

¿Por quién debemos preguntar? .....

ALBATROS

citroën

https://argentoteca.blogspot.com

UN VIAJE DE PARABRISAS

EN BUSCA DE PIGMEOS

por ABDULLAH OMMIDVAR

Primero el desierto y luego la selva, una prueba de fuego para el pequeño 2 CV.

Quien haya permanecido en el silencioso vacío de una selva tropical comprenderá cómo nos sentíamos nosotros, originarios de un país abierto, de planicies onduladas, de sol y de calor. Quien se aventura allí, se siente sobrecogido por la pesadez de todo: el aire húmedo, los gigantescos árboles cargados de agua, goteando constantemente, sin llegar nunca a secarse debido a que las tormentas se suceden con monótona regularidad.

Nos dirigíamos a la región de los pigmeos seminómadas que habitan en medio de selvas espesas del Congo, y ante nosotros se extendían los vastos desiertos del norte de Africa. Nos aventuramos en nuestro Citroen de dos cilindros, verdadera "alfombra mágica" con la que partimos desde el norte, a través de Mauretania, hacia la tierra de nadie del Sur. Viajando así es difícil evocar el paso de los pioneros, de los buscadores de oro, los lejanos aventureros, los Livingston que se abrieron camino con tanta dificultad en los tiempos heroicos de Africa, hace solo un par de siglos...

En nuestro Citroën cruzamos nuevas naciones africanas, grandes y pequeñas, de independencia recién ganada. En Argelia los guerrilleros nos tomaron por franceses y nos detuvieron para quemarnos las fotografías y los filmes expuestos; en Angola pensaron que éramos portugueses y por cuestión de

En pleno desierto africano, a 950 kilómetros de la estación de servicio más cercana, las fallas mecánicas pueden ensuciar las manos y ampollar las espaldas.

https://argentoteca.blogspot.com

centímetros escapamos a los balazos; en el Congo los negros nos tomaron por belgas y nos hicieron sentir su odio de diversas maneras.

Africa para los africanos era el grito que resonaba en cada rincón de ese vasto continente. Esa exigencia origina conflictos, pero la independencia y la libertad no están muy lejos del alcance de esa inteligente raza. África significa un desafío, desafío que quizá durante años no encuentre completa respuesta. Actualmente, la más importante aspiración de mucha gente es sacudirse de encima el peso de los años de coloniaje. Algunos creen que éste es el único problema. Otros, conseguida ya la independencia, se dan cuenta de que no es más que una ínfima fracción del mismo. El conciliar las diversas exigencias de los pueblos indígenas de cada región ofrece un conflicto mucho más complejo.

A pesar de que en todo el mundo se progresa en cuanto a construcción de carreteras, facilitándose así el automovilismo y el turismo, en Africa sucede lo contrario, y creemos que a medida que pase el tiempo, viajar a través de África ha de hacerse más difícil y riesgoso. Una ojeada al mapa de Africa demostrará lo curioso de su división. Las carreteras que antiguamente unían entre sí a territorios coloniales han sido cortadas y abandonadas debido a las guerras tribales. En algunas regiones nos trataron como a pelota de fútbol, ya que —tras viajar durante centenares de kilómetros por las carreteras más ásperas— las autoridades aduaneras nos obligaron a volver atrás porque habían roto relaciones con el país vecino. Y nos pasó que, al volvernos para buscar otra frontera, descubrimos que toda la carretera había quedado inundada...

Uno de los problemas más serios que encontramos fue el de los neumáticos pinchados. El Citroën francés viene equipado con neumáticos tipo "piloto", increíblemente finos, destinados al pavimento; de modo que después de pensarlo un poco los reemplazamos con unos que traen malla de alambre, los que evidenciaron ser satisfactorios. Como son de tamaño más grande, cuando —para evitar hundirnos en la arena— debíamos desinflarlos, resultaban de mejor apoyo.

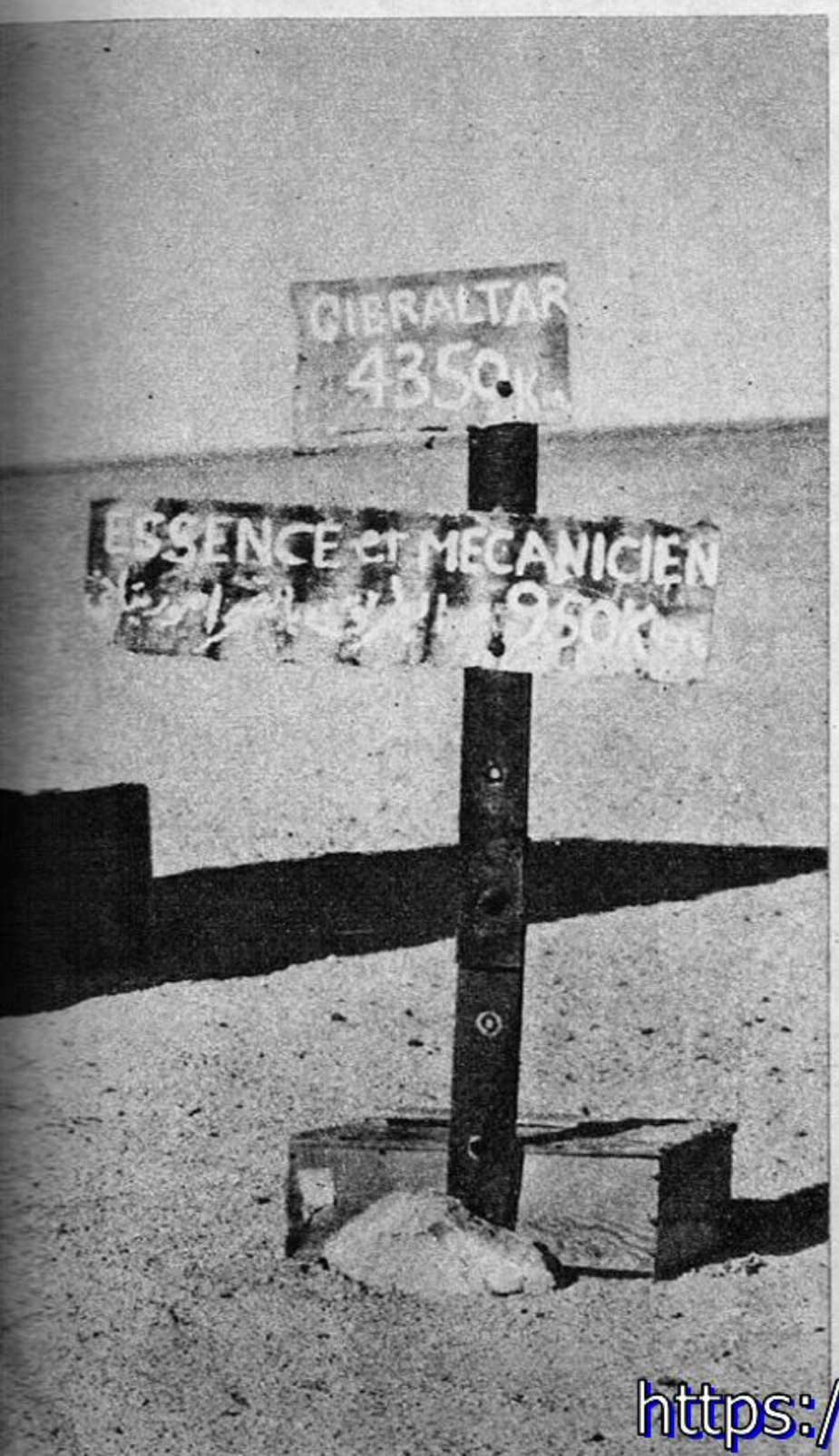
En regiones de la república de Chad, así como en la de Camerún, encontramos tribus ubangui, cuyas mujeres usan los famosos "labios con plato"; algunas llevaban protuberancias del tamaño de un plato de té. Se hubiera dicho que llevaban picos como aves prehistóricas. Esta costumbre de agrandarse los labios es privativa de las mujeres, y su aparente objeto es afearlas, para que los tratantes de esclavos árabes no las rapten. A edad temprana les practican una perforación en cada labio, les introducen un botón de marfil en ellas, y los van cambiando por otros más grandes, en progresivo crecimiento.

HACIA LA CAPITAL DEL CONGO

Yendo hacia Leopoldville, nos detuvimos en una aldea bantú. En una choza, las mujeres preparaban un menjunge de hierbas: dos clases de hojas y otras sustancias hervían en un recipiente, y el resultado era una pasta pringosa con la que se masajeaban los pechos para mantenerlos jóvenes. Pudimos sustraer algunas de estas hojas para analizarlas después, ya que un descubrimiento de esta clase enriquece a cualquiera rápidamente.

Todas las avenidas de Leopoldville son pavimentadas, los anchos bulevares están flanqueados de hermosos edificios. Pero si en un tiempo esta ciudad fue un centro de gran movimiento, ahora la decadencia se hace patente en todas partes. Con excepción quizá de la cerveza y los cigarrillos de fabricación local, los negocios están prácticamente huérfanos de productos de consumo. Tuvimos que enviar un cable a Londres pidiendo material fotográfico.

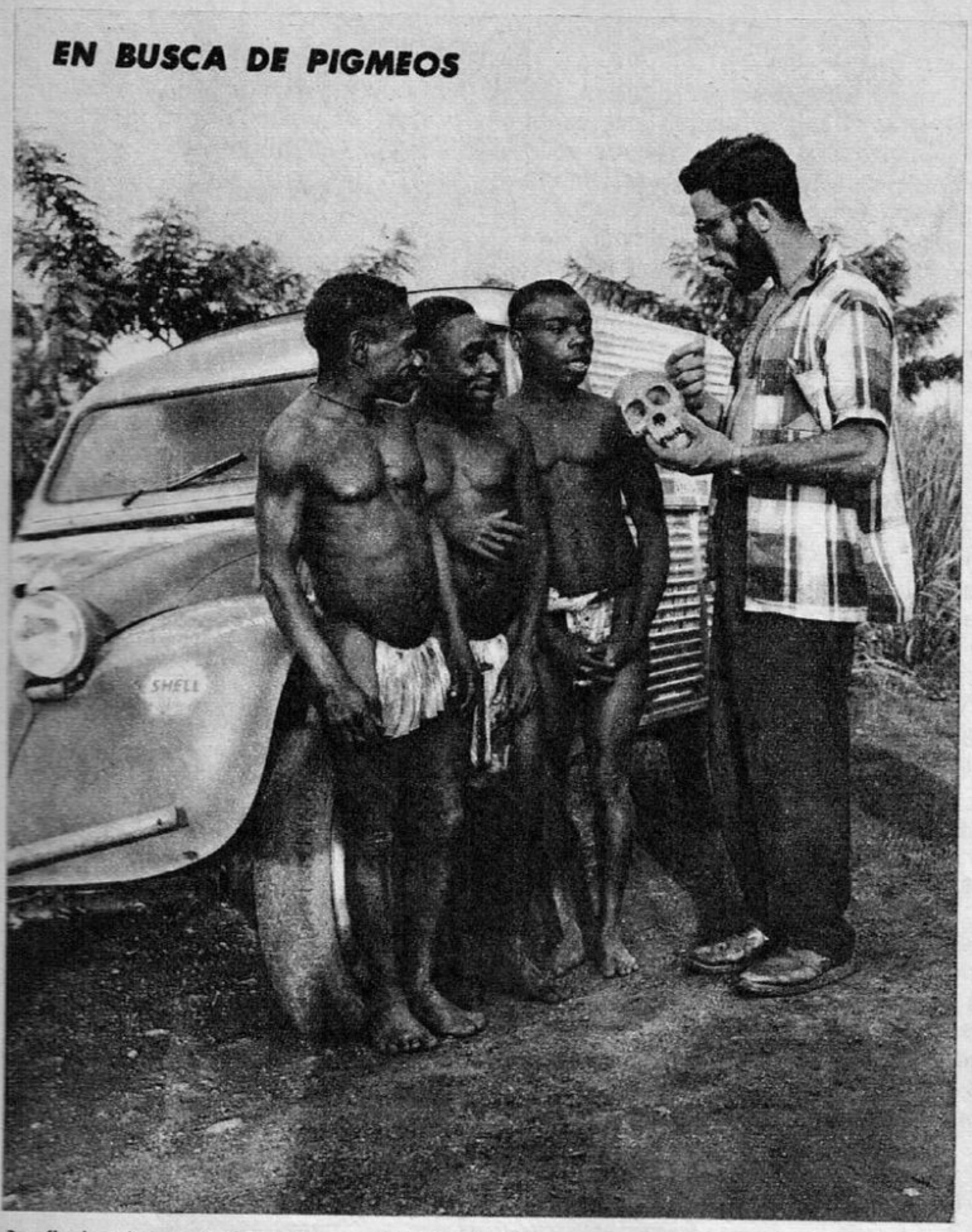
Leopoldville está situada sobre las márgenes del río Congo, desde donde se divisa Brazaville, que es la capital del ex Congo francés. Leopoldville y Brazaville son las capitales de dos estados diferentes más cercanas del mundo. Mientras en el Congo Belga la in-



También la selva se empeña en cortar el paso. Aquí, el hermano del autor de la nota prueba sus músculos.

https://argentoteca.blogspot.com

EN BUSCA DE PIGMEOS



Por fin los pigmeos se dejan ver y posan junto al 2 CV.

quietud y el desorden eran mayores, de este lado del río, donde empiezan los ex territorios franceses, todo era paz y prosperidad.

A LA BUSQUEDA DE LOS PIGMEOS

A partir de Brazaville, seguimos durante 900 kilómetros hacia el norte un sendero selvático. Allí el crecimiento de la vegetación es tan rápido que, en un año de negligencia, todos los caminos desaparecerían completamente. La luz del día era cada vez más escasa, y nuestros fotómetros apenas registraban la suficiente para fotografiar. Nuestro cochecito iba dando tumbos a través de un angosto camino, que casi parecía un túnel, estrecho sendero abierto por las topadoras de la industria maderera. Nubes de mariposas cubrían el sendero, y a cada rato nos deteníamos para añadir un ejemplar a nuestra colección entomológica. Tras algunos días de viaje por la selva, nuestro coche se había convertido en un zoológico andante. Hasta habíamos cazado serpientes de cuatro y más metros.

En el curso de nuestro viaje a través de 92 países, mi hermano y yo vimos muchos aspectos grandiosos de la naturaleza, pero la selva lluviosa ecuatorial es la obra maestra entre todas. Esa es la fábrica de los árboles gigantescos, y constituye el espectáculo más pintoresco que conozcamos. Vagar

Abdullah nos muestra la diferencia entre el cráneo de un chimpancé y el de un gorila (el más grande), hallados en un osario en plena selva.

https://argentoteca.blogspot.com

solo por la selva habitada por las fieras tiene un encanto indefinible, comprensible sólo para los que lo han experimentado.

Una vez tuvimos que detenernos porque un enorme tronco nos bloqueaba el paso. Así es la verdadera África negra: en su húmeda atmósfera los árboles no dejan nunca de gotear, con la consiguiente podredumbre y la súbita caída de inmensos ejemplares como el que impedía nuestro paso. Afortunadamente un lejano tamborileo proveniente del interior de la selva nos orientó hacia dónde podíamos recurrir en demanda de ayuda. Nos encontramos con una aldea bantú. El sonido de los tambores tiene muchos significados para los africanos, a quienes pone en estado de trance o poco menos. En ese entonces la danza no era un entretenimiento, sino un asunto muy serio, era una danza con cuchillo. Arrojaban al aire un muchachito, que caía entre cuchillos que apuntaban a su corazón.

Les dimos dos botellas de fuerte aguardiente para animarlos un poco y entonces vinieron a ayudarnos a despejar el camino. Cuarenta y cinco kilómetros más allá encontramos otro árbol caído, pero ningún africano para ayudarnos. Afortunadamente, como el Citroën es tan liviano, lo levantamos en vilo y lo cruzamos sin mayor dificultad.

Ya no podíamos seguir avanzando con el auto, de modo que lo dejamos en lugar seguro y alquilamos una canoa. Con ayuda de nuestros guías africanos, paleamos concienzudamente a lo largo del río Sangha, dejamos de largo muchas aldeas bantú, pero, con gran decepción nuestra, no encontramos pigmeo alguno. Según nuestras averiguaciones, los pigmeos viven en el interior del país, no sobre las márgenes del río. Conchabamos otros negros y empezamos nuestra búsqueda a pie, transportando el equipo a través de una selva espesa, donde la luz del sol penetra raramente. La selva era silenciosa, con la excepción de algunas chácharas de monos. Durante cierto tiempo nuestra expedición atravesó regiones pantanosas, donde ávidas sanguijuelas probaron diversos grupos sanguíneos, y los vampiros nos sorbieron la sangre mientras trepábamos de una rama a otra.

Finalmente, un sendero nos condujo a un claro en la selva, donde nuestro sueño se hizo realidad. La aldea estaba prácticamente ahogada entre la vegetación, y doce cabañitas alojaban un pueblo de 160 hombrecitos. Cada día cambiaban la puerta de entrada, ésa es la estrategia de los pigmeos para confundir a los malos espíritus. Nos quedamos un mes entre esa gente encantadora.

Cuando volvimos a nuestro coche, acompañados ahora por varios pigmeos, nos encontramos con la batería completamente exhausta, ya que en el trópico se consumen rápidamente. El que más la cuida debe cambiarla una vez por año. *

Una danza que juega con la muerte de un niño, simulacro de sacrificio para alejar espíritus maléficos, gobernada por el ritmo del tam-tam, elemento básico de todo ritual africano.

AUTOMOVILES
HELADERAS
MUEBLES
LAVARROPAS
ETC.

LIQUIDO PARA ENCERAR CON SILICONES Nº 13 Repele el agua, polvo y hollín – LUSTRE LIQUIDO Nº 16 Limpia, lustra y encera en una sola operación

Grumete

LIMPIAMANOS SIN AGUA Limpia suavemente las manos manchadas de aceites, grasas, tintas, etc. – PASTA PARA PULIR Nº 14 Pule y limpia superficies pintadas – CERA PARA LUSTRAR Nº 18 Abrillanta toda superficie pintada.

SOLICITELOS EN ESTACIONES DE SERVICIO, GARAJES, BAZARES Y FERRETERIAS.

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

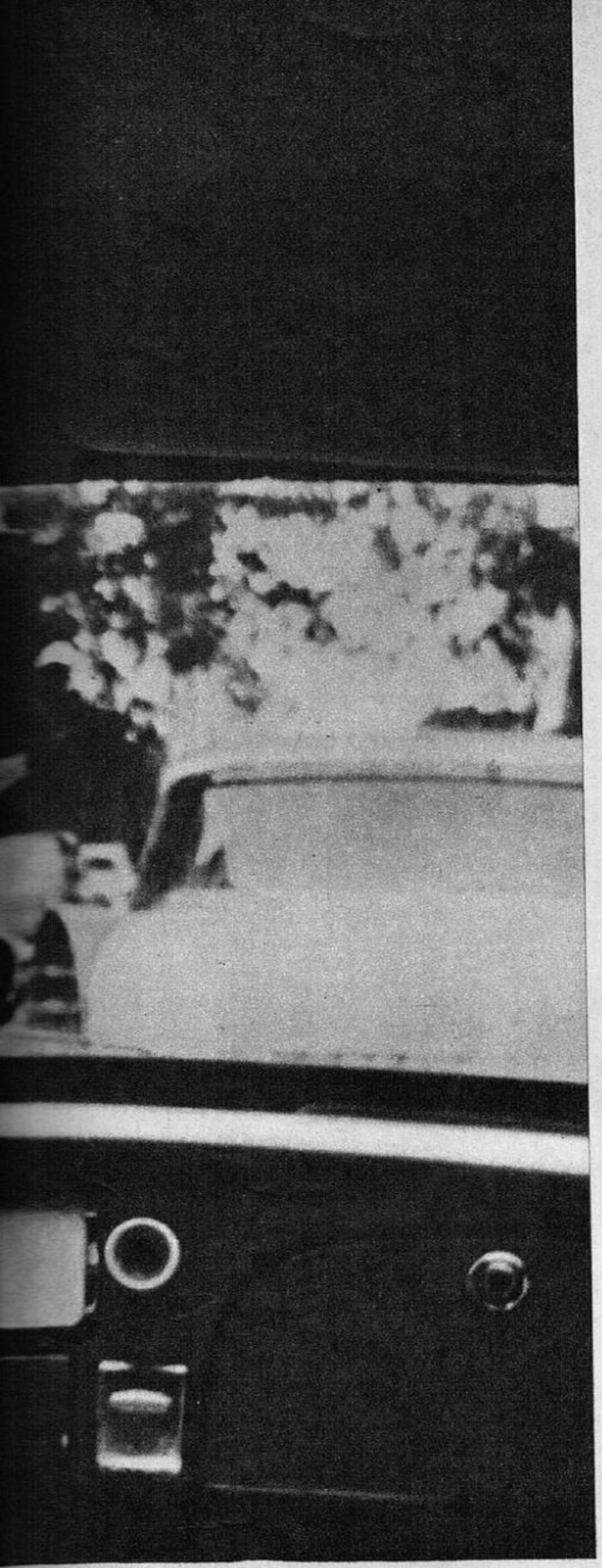
https://argentoteca.blogspot.com

HACIENDO LO NATURAL

Posición incorrecta. Imagínese una maniobra sorpresiva y rápida

Aquí hay espacio suficiente como para maniobrar el volante con comodidad.

https://argentoteca.blogspot.com



Para manejar bien, lo natural resulta siempre lo mejor, y más aún ayudado por algunos consejos prácticos como los que siguen

"¿Por qué no hacen una nota sobre el tan mentado manejo deportivo?". En distintas cartas a CORREO PARABRISAS se nos ha hecho esa sugerencia. En realidad, la dialéctica del manejo deportivo va explícita o implícita en todas nuestras notas sobre conducción. Pero la médula puede ser de difícil extracción para el novato, ávido de sorber el ossobuco . . .

¿Cuál es, entonces, la tan mentada conducción deportiva?

Fundamentalmente, cuando aconsejamos su empleo, lo hacemos pensando en la palanca de cambios. Estamos empeñados en una lucha a muerte contra la tradición. Y no por apostasía o iracundez barbilampiña, sino porque la tradición está muy bien mientras no niegue lo nuevo. Cuando cambia el **modus vivendi**, el **modus operandi** también debe cambiar.

En 1939, nuestro cuadro automovilístico era bien definido; las aguasfuertes procedían de Detroit. Pocas vueltas, mucha potencia, un alegre dispendio de litros de combustible que costaba veinte centavos en el surtidor. Autos que bostezaban distraídamente cuando se les pedía acelerar de 5 kilómetros por hora en directa sin rebaje de la caja.

Veinticinco años después, en el orden de las cosas se ha operado un cambio fundamental. Los pesados mandobles de la Tocata y Fuga han cedido el paso al zumbido del Vuelo del Moscardón. De ocho y seis cilindros la gente se ha ido a cuatro y hasta a dos. De cuatro litros se han ido a menos de uno.

Pero siguen queriendo manejar como si tuvieran 4.000 c.c. debajo del capot. Y no porque ansíen abusarse de su medio mecánico, sino porque apelan a una intuición mal enfocada y deducen que las muchas vueltas estropean el motor. Ergo —continúa el razonamiento— la idea del asunto es andar a 30 en directa.

De modo que si queremos manejar deportivamente lo primero que tenemos que hacer es tirar ese razonamiento por la borda. En un auto chico, la palanca de cambios está para ser usada. Frecuentemente. Lo hemos dicho en otras oportunidades: un motor, cualquier motor, desarrolla más potencia cuanto más rápidamente da vuelta su cigüeñal. Se llega a un límite, por supuesto, en el que las cosas pasan tan ligero que el combustible no tiene tiempo material de entrar en el cilindro, entonces la potencia en vez de aumentar empieza a decaer, pero eso pasa muy a lo último, cuando ya el motor está haciendo un alarido de Rita Pavone encaramada en la cúspide de la montaña. A los efectos prácticos, más vueltas, más potencia.

Para poder desplazar la masa del automóvil, especialmente cuando se desea que esa masa sea acelerada, hace falta determinada potencia. Si esa potencia no está disponible para entrega inmediata, su carencia se hará sentir en esfuerzos no programados, vibraciones, trepidaciones y un rápido deterioro del material. Hay gente que dice que los coches de la categoría de menos de 1.000 c.c., tienen una vida útil de 30.000 km. hasta el primer ajuste de motor. ¡Paparruchas! En PARABRISAS se vendió un Fiat 600 que tenía casi 60.000 km. y sólo a lo último se le cambiaron los cojinetes de bancada —los aros no se tocaron—. Todo depende de cómo se maneje; y es más dañino para el motor andar demasiado despacio que demasiado ligero.

De modo que la primera lección de manejo deportivo es "use la palanca de cambios". El sonido de su motor debe ser un alegre barboteo y no un penoso machacar de andinista luchando contra tormenta y nieve. Ponga la tercera, ponga la segunda, ponga la primera si hace falta. En el tránsito urbano, olvídese de la cuarta, salvo que desemboque en una avenida donde pueda correr a más de 40, 50, o lo que sea la velocidad mínima recomendable para su coche (vea, por ejemplo, las Tablas Mágicas del N° 39 de PARABRISAS).

El fundamento del manejo deportivo es rapidez, no alocada pero sí la rapidez que viene de la mente ágil y despierta. Haga los cambios con rapidez; no deje que su motor pierda vueltas inútilmente mientras pasa a otra relación de la caja.

Otro sí, decimos: tampoco deje que pierda velocidad el coche. Claro, si un semáforo interpone su veto color de fuego, o si la señora de Pérez cruza con el párvulo en una mano y dos kilos de papas en la otra, frene, pierda toda la velocidad que sea del caso. Pero si no tiene que detenerse, no se detenga. Un ingrediente fundamental en la receta del manejo deportivo es "anticipación". Cuando usted anda por la

https://argentoteca.blogspot.com

HACIENDO LO NATURAL

calle, acostúmbrese siempre a mirar hacia adelante, un kilómetro si va en ruta, una cuadra por lo menos si va en ciudad. Trate de determinar qué es lo que van a estar haciendo los autos que están adelante suyo cuando usted llegue a juntarse con ellos. Piense que por la bocacalle puede venir alguno en sentido transversal. Que uno de los chicos que juegan a la pelota puede irrumpir inconsultamente en la calzada.

Supongamos que usted va por una avenida y ve a doscientos metros una situación que lo obligará a frenar si usted sigue andando con su ritmo actual. Esa situación puede ser un coche que está cruzado. Puede ser un colectivo que está por iniciar un giro a la izquierda. Puede ser un auto estacionado y otro que viene de frente.

Aquí empieza a jugar la anticipación. La mayoría de los automovilistas sigue andando a paso vivo y frena cuando llega a la "situación". Lo lógico es levantar el pie del acelerador, dejar que el coche pierda velocidad por sí solo, y tratar de llegar a la situación en el preciso instante en que ésta se despeje, permitiendo seguir la marcha sin parar por completo. Un buen conductor es uno que usa muy poco freno. Idealmente, los frenos deben reservarse para situaciones imprevistas.

Dado lo desordenado de nuestro tránsito, el automovilista no siempre se podrá guiar por la frase anterior. Son demasiado frecuentes las señoras de edad que hacen maniobras imprevistas, los colectiveros antropófagos y los iracundos que pasan con escape abierto y conciencias cerradas a toda comunicación con sus semejantes (bueno, semejantes... hasta por ahí no más...). Pero dentro de lo posible, guíe con muy poco uso de los frenos; es mejor hacer rebajes, para frenar con la caja, pero suavemente, porque los rebajes violentos y las desaceleraciones también violentas tocando un arpegio a lo largo de la escala del sonido del motor, terminan con cualquier transmisión en menos de lo que canta una primera no sincronizada.

Aprenda a colarse, a filtrarse. Aprenda a estimar el ancho de su automotor. Hay gente que no se anima a pasar entre dos colectivos aunque le sobre medio metro de cada lado. Mayo, malo. Evite los raspones, pero aprenda a pasar con diez centímetros de luz tanto a la izquierda como a la derecha. Y con el tiempo, aprenderá a hacerlo sin reducir sensiblemente la velocidad. (Pero ojo; no lo haga si uno de los colectivos está detenido. Siempre puede haber alguien bajando o cruzando adelante de la proa del transporte automotor, que le dicen.)

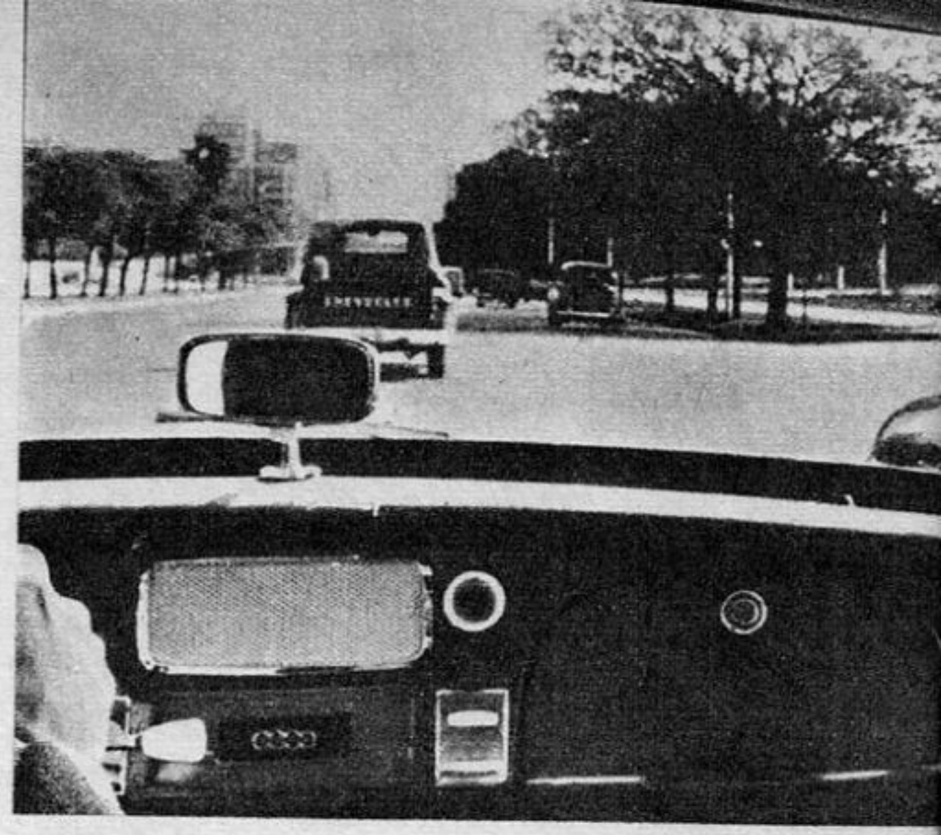
En cuanto a las curvas, tómelas sobre la cuerda. Frene antes de empezar a doblar, rebaje si hace falta, y doble pisando suavemente el acelerador. Si nunca lo hizo antes, se va a sorprender al observar cómo el coche da una mayor sensación de estabilidad, de seguridad, doblando con leve uso del pedal de la derecha. Esta sensación se ajusta estrictamente a lo real. Expliquemos someramente: cuando usted toma una curva sin acelerador, la desaceleración tiende a levantar la cola y entonces el tren trasero va "como en el aire". Claro, no llega a flotar, pero "se agarra menos". Si usted vira pisando suavemente, la desaceleración se convierte en aceleración, se asienta levemente la cola, y el auto dobla perfectamente centrado sobre sus dos trenes de ruedas.

Hemos publicado ya un artículo sobre cómo tomar curvas. Remitimos al lector a su estudio para dilucidar este importante aspecto de nuestra escuela de conducción.

Vamos ahora a un aspecto fundamental. Viaje cómodo. Aléjese del volante. A-LE-JE-SE DEL VO-LAN-TE. No nos interesa que toda la vida usted haya conducido como un tatadiós. Ojo que en una de ésas viene la Defensa Agrícola y lo manda a guardar. Aléjese del volante. Maneje con los brazos y las piernas dispuestos de tal forma que las articulaciones (codos y rodillas, respectivamente) formen ángulos de aproximadamente 100-120 grados. Al principio le podrá parecer incómodo, si es que usted estaba acostumbrado a conducir como un coleóptero; pero con el tiempo le parecerá lo más natural del mundo, y además es menos cansador, porque cualquier posición del codo que no sea la ideal de 100 a 120 grados, produce una mayor concentración de ácido láctico, y el ácido láctico es el que, por un proceso de oxidación, produce lo que conocemos como "cansancio".

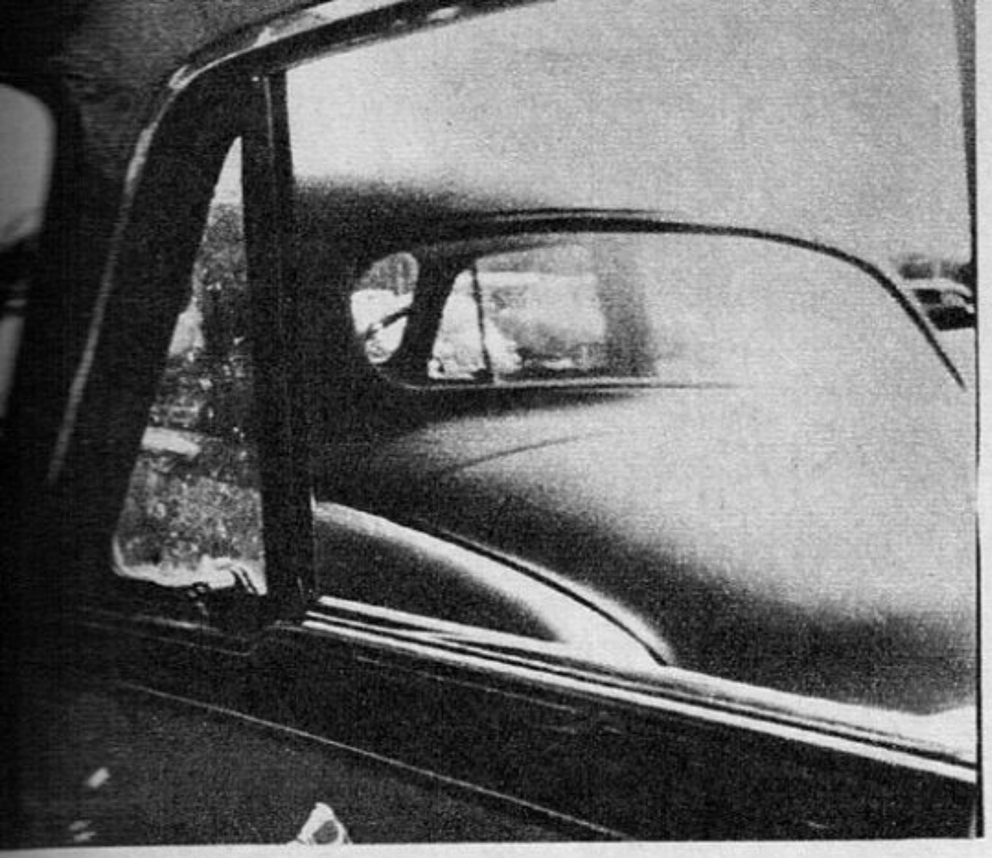
Además, con los brazos razonablemente extendidos es más fácil maniobrar, y los mismos brazos estorbarán menos en el caso de tener que hacer algún giro muy rápido del volante. Esto es especialmente importante en el caso de los coches grandes que tienen dirección muy desmultiplicada (muchas vueltas de volante de tope a tope).

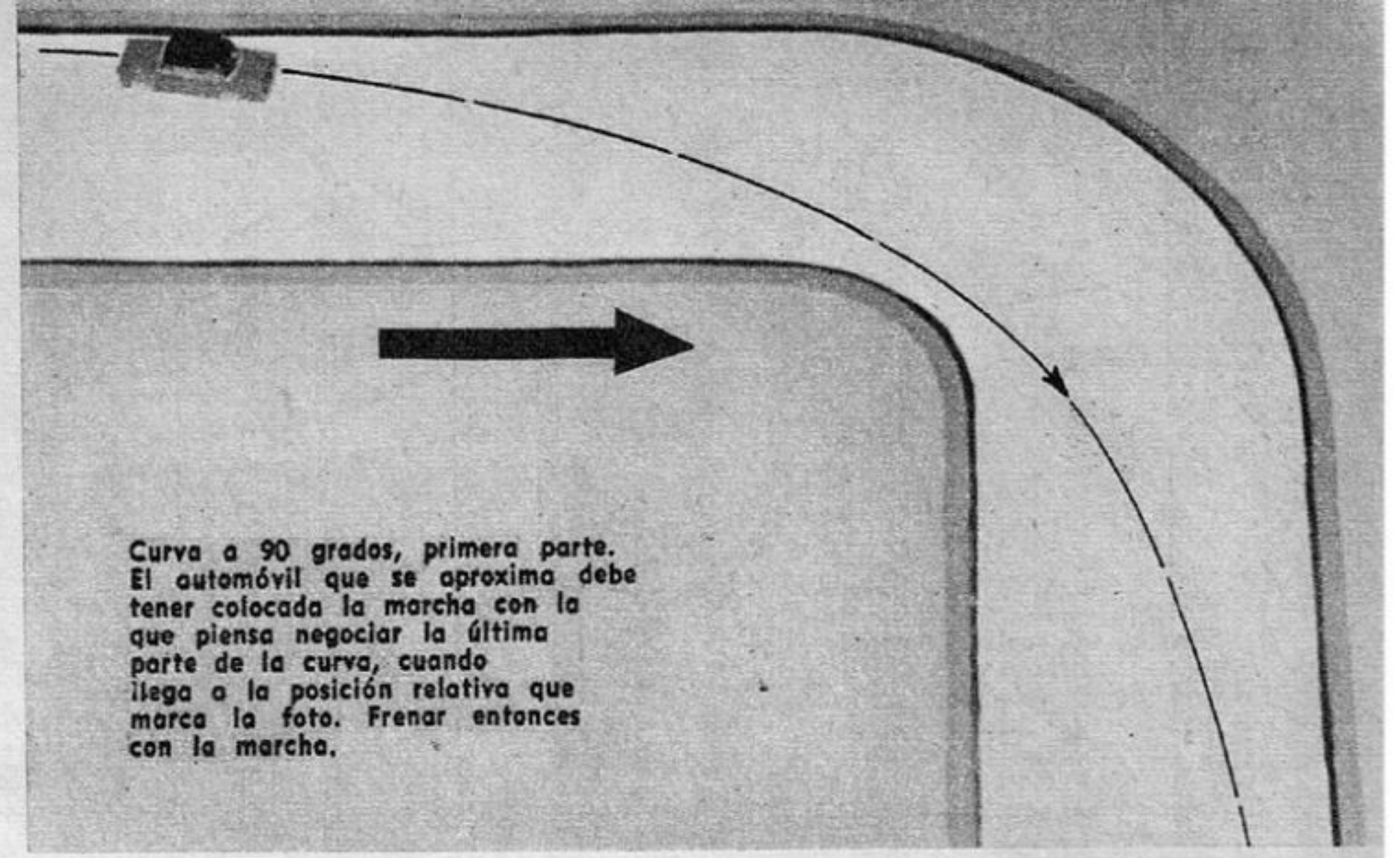
Es importante tener buena visibi-



La foto de arriba podría ser así: al primero, por la izquierda; a la Chevrolet por la derecha; y al venerable anciano del fondo, por la izquierda también. Dos "sorpassos" y uno de contramano. ¿De quién será la culpa sino de la Chevrolet que no quiere circular por la derecha. Al medio: no maneje un Carabela lo mismo que un Siam. Tienen diferencias apreciables de caja de velocidades y caballos de fuerza.

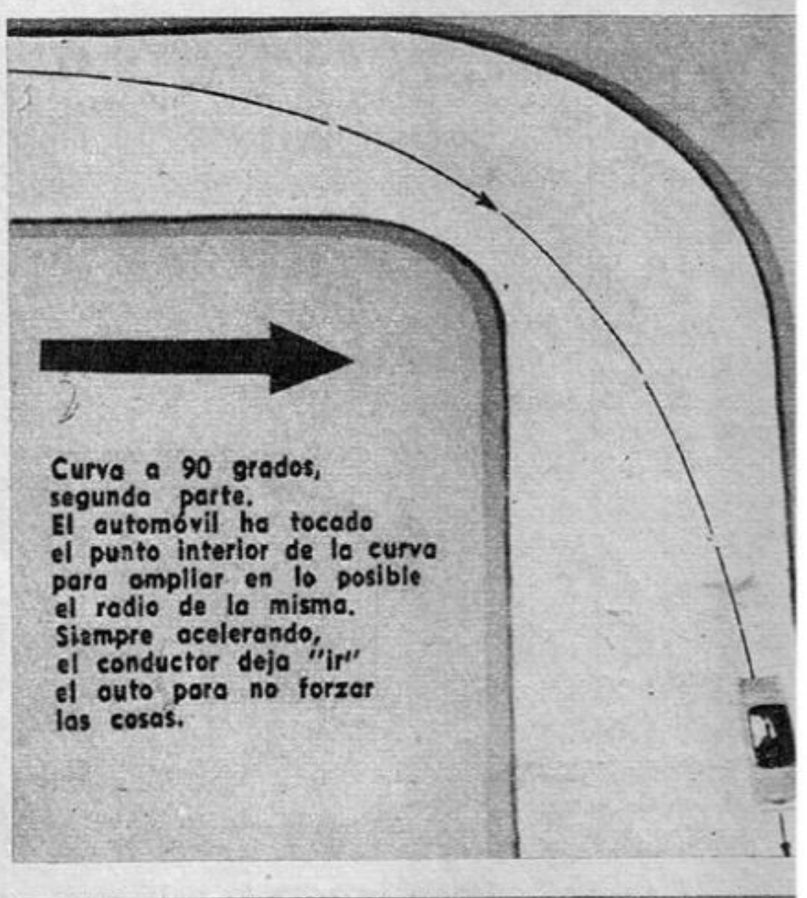
https://argentoteca.blogspot.com



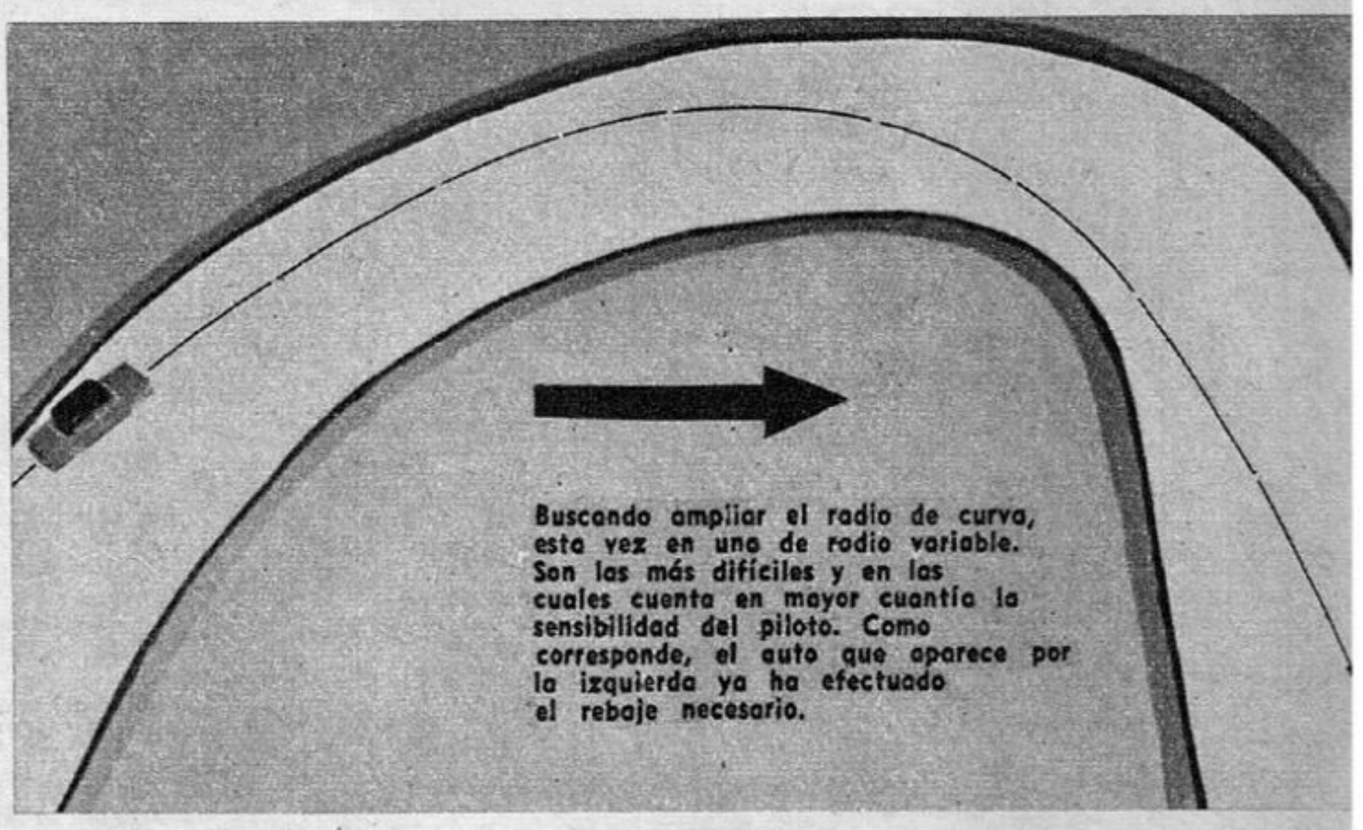


Curva a 90 grados, primera parte.
El automóvil que se aproxima debe tener colocada la marcha con la que piensa negociar la última parte de la curva, cuando llega a la posición relativa que marca la foto. Frenar entonces con la marcha.

Tomar una curva es fácil, tanto si se hace bien como si se hace mal. Da el mismo trabajo en ambos casos, pero estética y técnicamente es muy diferente. Con toda seguridad, usted que es una persona observadora, habrá visto automovilistas que doblan de una manera muy poco elegante. Cuando se encuentre en la misma situación, trate de no ofrecer esa impresión penosa de no saber qué hace.



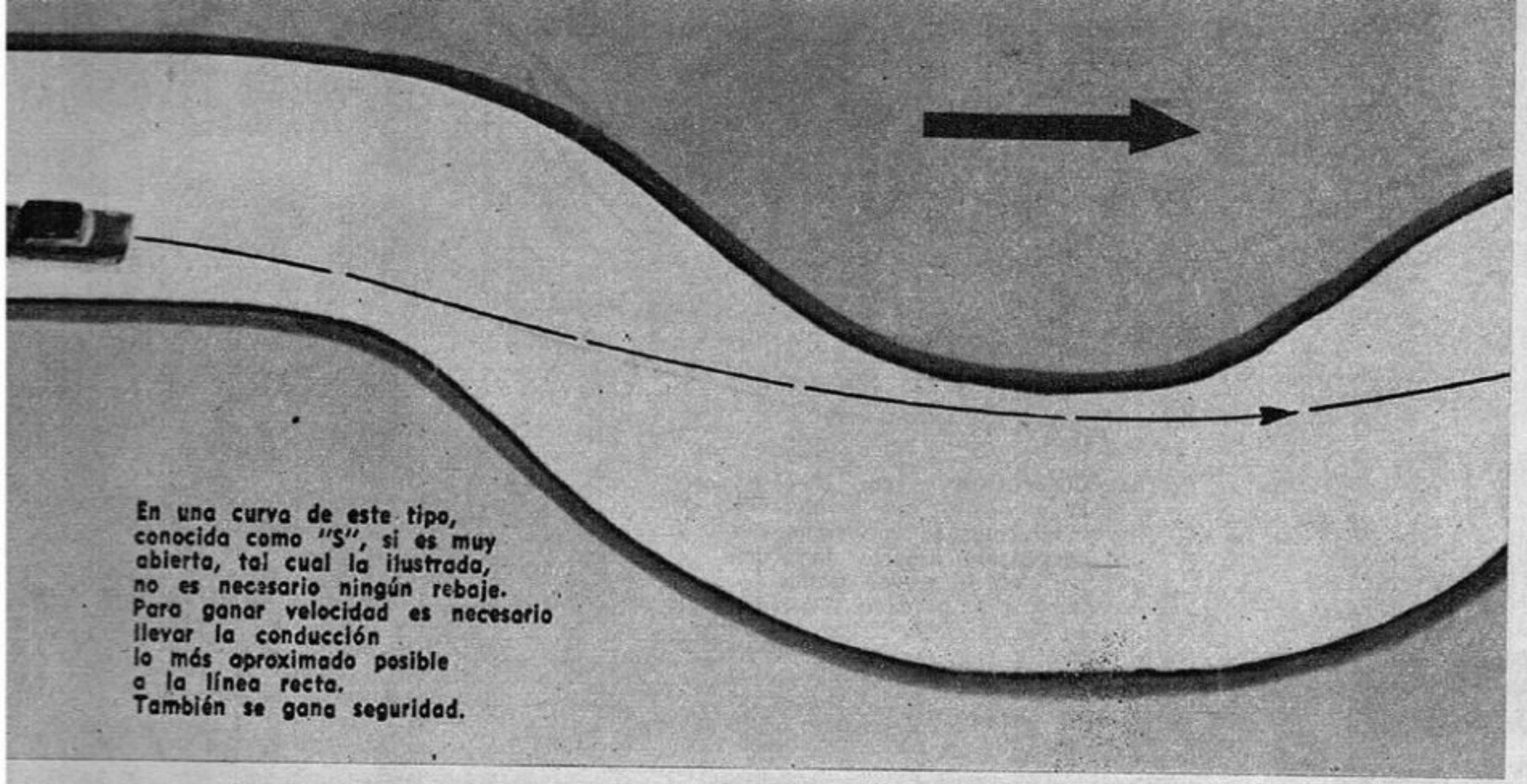
Curva a 90 grados, segunda parte.
El automóvil ha tocado el punto interior de la curva para ampliar en lo posible el radio de la misma. Siempre acelerando, el conductor deja "ir" el auto para no forzar las cosas.



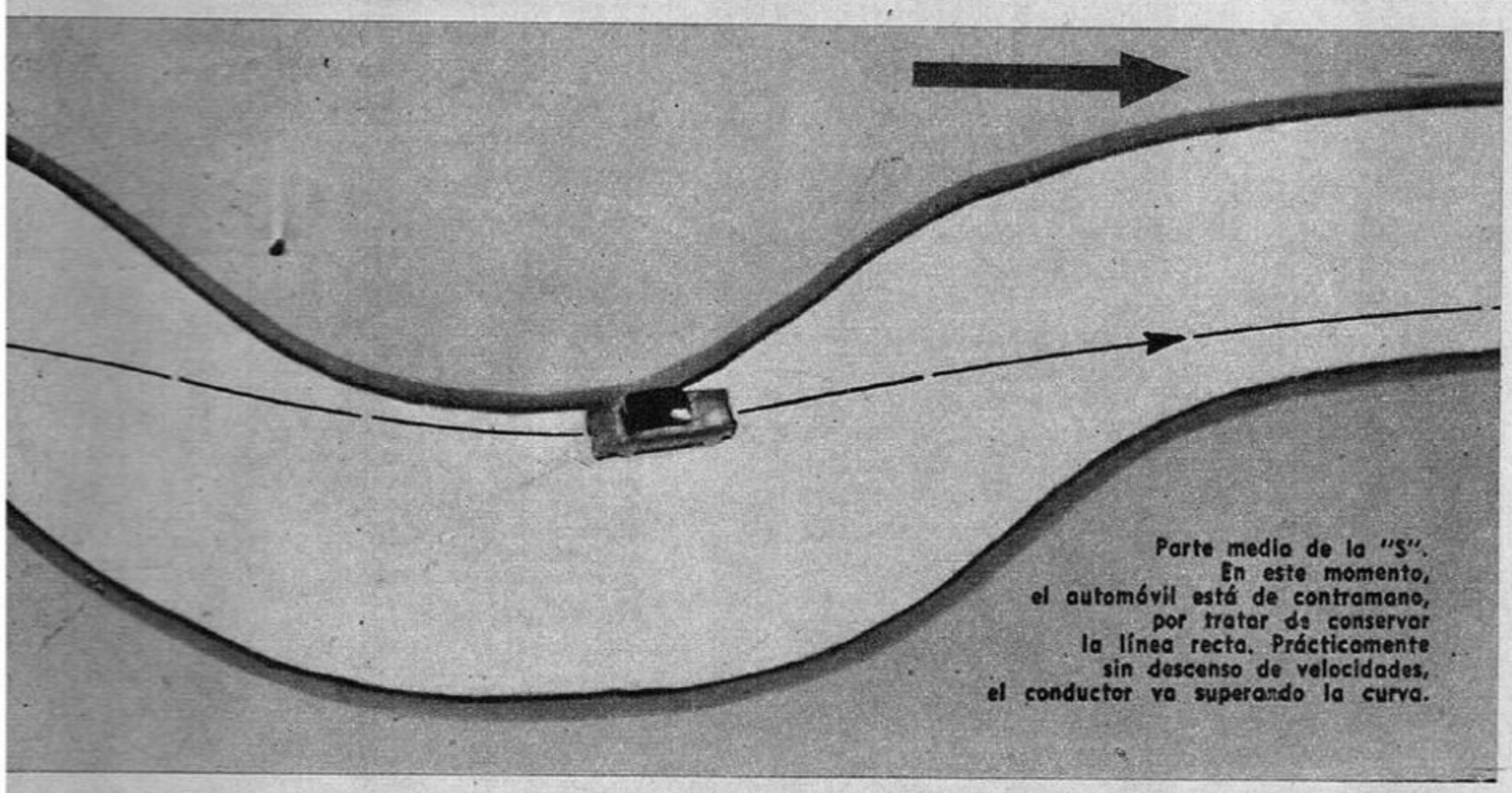
Buscando ampliar el radio de curva, esta vez en uno de radio variable. Son las más difíciles y en las cuales cuenta en mayor cuantía la sensibilidad del piloto. Como corresponde, el auto que aparece por la izquierda ya ha efectuado el rebaje necesario.

Una vez tomada la curva, en la marcha que corresponde, y siempre acelerando desde el ápice de la curva, toma el codo interior, deja deslizar el automóvil hasta retomar de la manera más suave posible, el centro de la calzada.

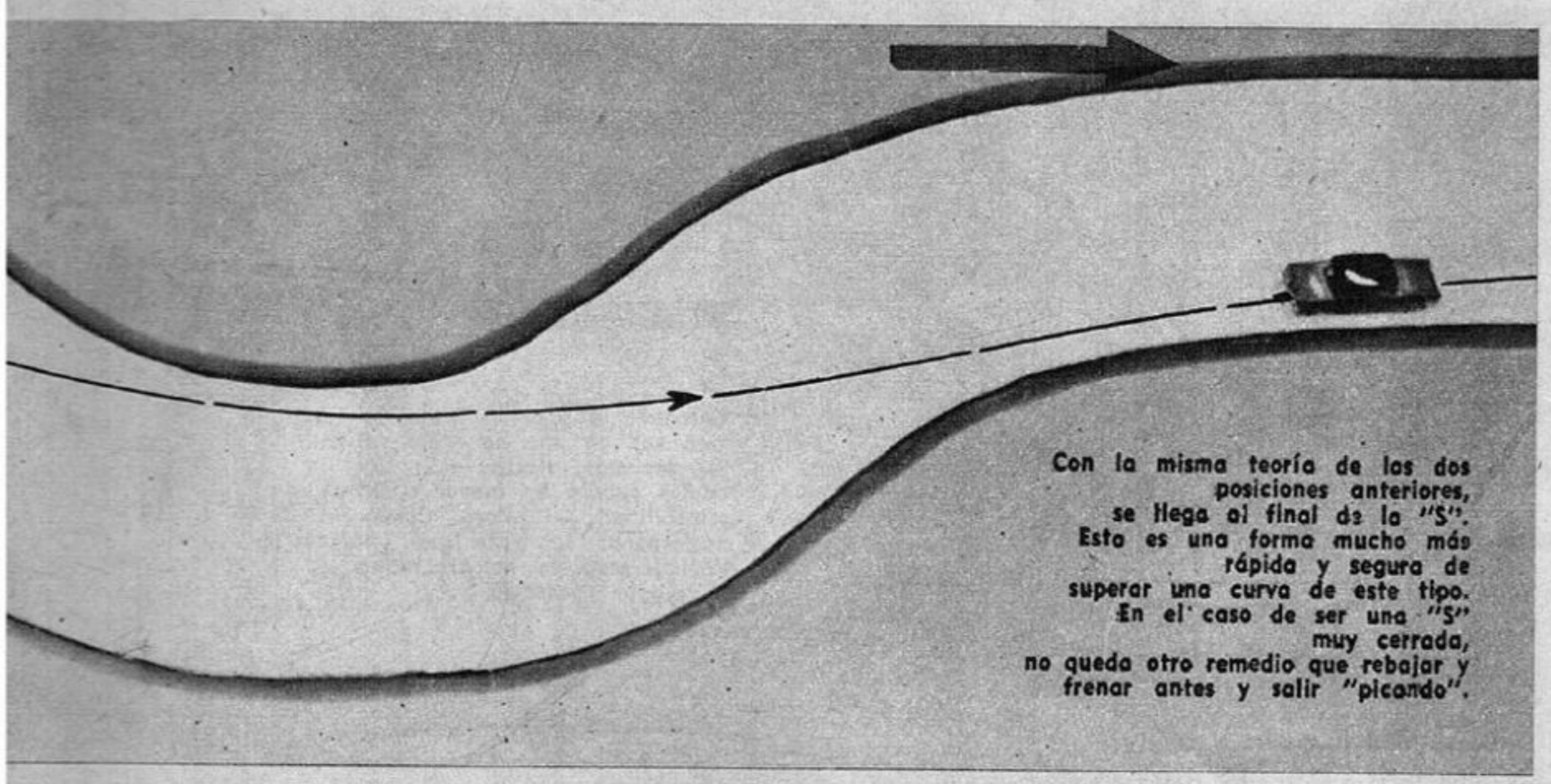
https://argentoteca.blogspot.com



En una curva de este tipo, conocida como "S", si es muy abierta, tal cual la ilustrada, no es necesario ningún rebaje. Para ganar velocidad es necesario llevar la conducción lo más aproximado posible a la línea recta. También se gana seguridad.



Parte media de la "S". En este momento, el automóvil está de contramano, por tratar de conservar la línea recta. Prácticamente sin descenso de velocidades, el conductor va superando la curva.



Con la misma teoría de los dos posiciones anteriores, se llega al final de la "S". Esto es una forma mucho más rápida y segura de superar una curva de este tipo. En el caso de ser una "S" muy cerrada, no queda otro remedio que rebajar y frenar antes y salir "picando".

Todo lo arriba mencionado está bien y queda bonito, siempre que no se encuentren situaciones como ésta, en que todo depende de límites muy pequeños de tiempo y espacio. Y como sucede casi siempre, es norma que se junten dos vehículos en una ruta [illegible] el momento [illegible] en que usted [illegible] un gusto [illegible]ctivo.

https://argentoteca.blogspot.com

HACIENDO LO NATURAL

lidad y además cuidarla. Haga limpiar el parabrisas regularmente, y cuando viaje en ruta, que se lo limpien en cada estación de servicio. Muy probablemente, usted necesitará anteojos oscuros para viajar de día, porque el reflejo en ruta es sumamente cansador. Esto, aparte del problema de que necesite o no corrección óptica, lo que debe determinar con el consejo de su oculista.

No menos importancia tiene su ubicación cómoda en el asiento. Son muy útiles los respaldos de esterilla o material similar, que dan lugar a una corriente de aire detrás de la espalda del conductor y elimina de esa forma la transpiración. Juegue con la regulación hasta lograr la posición más cómoda. Algunos coches tienen respaldo de inclinación regulable, que es una gran ventaja. Idealmente, las rodillas y las caderas deben adoptar ángulos iguales que la prevista para los codos (100 a 120 grados aproximadamente).

Use un cinturón de seguridad. El sentido común dicta la necesidad de hacerlo así. Puede representar la diferencia entre que usted llegue a jubilarse o no.

Leyendo e s t a s líneas, el lector llegará a la conclusión de que no hay nada nuevo bajo el sol. Todo lo que está dicho ahora, fue dicho antes. Por eso decíamos al principio que no hay ninguna llave de oro del manejo deportivo sino que el término involucra una serie de sutilezas de fácil logro para quien se encuentre mínimamente dotado para manejar.

Resumiendo: busque una posición cómoda. Aléjese del volante. Si el coche es pequeño, use la palanca de cambios con frecuencia. Aprenda a saber cómo va a reaccionar. Aprenda a frenar con justeza, a saber exactamente qué va a pasar cuando usted acciona uno cualquiera de los controles. No corra en la calle, pero trate de mantener siempre una velocidad moderada sin frenar, salvo cuando sea necesario. Piense que si necesita usar los frenos, significa que se equivocó en algo. (Esto no vale, obviamente, si usted transita por una calle secundaria con bocacalles cada cien metros.)

El manejo deportivo es la reunión de un cúmulo de prácticas saludables. En gran medida, es intuitivo. Pero estas líneas pueden ayudarlo a formar la conciencia necesaria para desencadenar ese proceso intuitivo que lo llevará a manejar BIEN. Que no es lo mismo que manejar muy despacio. O muy ligero. *

Puntero en resistencia por muchos más kilómetros!

GENERAL *JET-AIR* con *banda de rodamiento* DOBLE

Desde su señorial apariencia el nuevo JET-AIR muestra ahora su estampa de gran neumático, realzada por la modernísima **banda blanca angosta,** modelo único en el país, que sigue la última tendencia europea y estadounidense. Y como siempre, JET-AIR, fabricado con Duragen* importado, le brinda una fortaleza extraordinaria y una incomparable resistencia. ¡Póngalo a prueba! Exija de este neumático las más duras performances... ¡su JET-AIR le responderá siempre como nuevo! (* Compuesto de Caucho Especial exclusivo de GENERAL).

DOBLE BANDA = DOBLE KILOMETRAJE

Este diseño de avanzada distribuye el peso de la carga sobre dos puntos de contacto con el piso, asegurando así menor desgaste y mayor seguridad. Además, la cámara de aire que se forma entre las dos bandas proporciona un constante enfriamiento que le brinda al JET-AIR una vida útil incomparablemente más larga!

Un solo punto de apoyo.

Dos puntos de apoyo.

GENERAL NEUMATICOS

...con audacia de futuro!

https://argentoteca.blogspot.com

el mundo en 4 ruedas

Por ING. LAZARO MUSIH

CIENTO CINCUENTA Y SIETE MILLONES DE AUTOMOTORES ACTIVOS

PARQUE AUTOMOTOR

	AUTOS	CAMIONES
ANGLOAMERICA	73.260.000	14.760.000
LATINOAMERICA	3.600.000	2.545.000

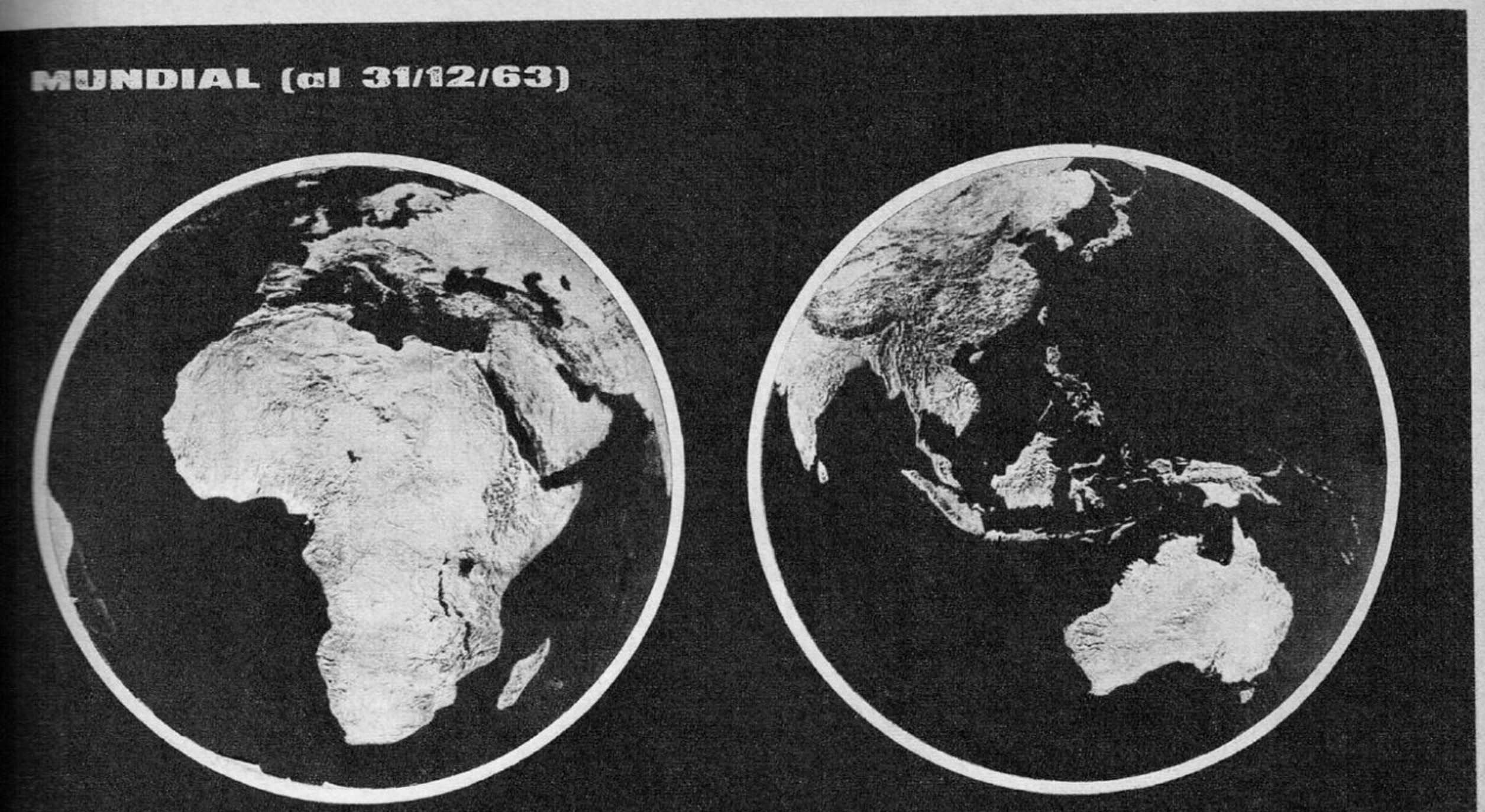
El automotor juega un papel importante en el mundo actual.Permite a su dueño desplazarse rápidamente, ganando tiempo precioso, sin depender de medios de locomoción colectivos. Para apreciar mejor su importancia, supongamos, por un instante solamente, que desaparezcan todos los automotores. Mejor no pensar en la catástrofe que originaría tal evento, tanto en las naciones altamente industrializadas, como en las en vías de desarrollo o subdesarrolladas. El automotor forma parte insustituible en nuestra vida cotidiana. Gracias a los adelantos de la industria automotriz, el automotor transporta personas y cargas por caminos buenos y malos y aun por terrenos sin caminos.

La cantidad de automotores en cada país, más aún, la densidad automovilística y su composición, demuestran la importancia del automovilismo para su población. Trataremos de dar una noción del papel del automotor en el mundo.

AUTOMOTORES

Varias revistas, especializadas o no, publican anualmente la estadística de patentamiento de automotores en el mundo. Se dan, más o menos detalladamente, las cifras correspondientes a automóviles, camiones y ómnibus, a veces también para motocicletas y vehículos de tres ruedas. Los últimos abundan en el Japón, donde están equipados con motores de hasta 50 ó 60 caballos, para el transporte de cargas de varias toneladas. No todas las oficinas estadísticas en los varios países indican las cifras correspondientes a los distintos tipos de vehículos, sino a veces las citan globalmente, o no las citan del todo. Entonces los encargados de suministrar los datos estadísticos recurren a estimaciones, más o menos arbitrarios y más o menos exactos. Con todo, es preferible tener un dato aproximado, como base de futuras comparaciones y correcciones, que no tener dato alguno.

https://argentoteca.blogspot.com



Eso sí, conviene tener una idea de la exactitud de las cifras utilizadas en la elaboración de una estadística mundial, lo que es sumamente difícil. No hay duda alguna sobre la extrema exactitud de las cifras de patentamiento de automotores suministrada oficialmente por las estadísticas norteamericanas o suecas, pero sí se puede dudar del valor de las proporcionadas por los nuevos países recientemente emancipados o por países con organización estadística deficiente. Algunos países tardan, uno, dos o más años hasta poder, o querer, facilitar datos concernientes a su parque automotor.

Para las cifras citadas en este artículo nos hemos guiado por los datos consignados en el estudio de "Automobile Manufacturers Association", de los Estados Unidos, y estimaciones, muy aproximadas, del aumento del parque automotor en el año próximo pasado. Hemos agrupado los vehículos en automóviles de pasajeros y camiones. Este último rubro agrupa a los vehículos llamados camiones, comerciales o industriales, y a los dedicados al transporte colectivo de pasajeros.

AREAS

En vez de dar las cantidades de automotores por país, hemos preferido agrupar los países en siete grandes áreas: Angloamérica, Latinoamérica, Europa, Asia, Africa, Oceanía y U.R.S.S. De la misma manera como en un determinado país las varias regiones difieren una de la otra en su desarrollo económico, asimismo en las áreas los distintos países no tienen el mismo grado de desarrollo.

Tres de las grandes áreas son más "ricas" que las otras: Angloamérica, Europa y Oceanía. Otras tres tienen un standard de vida muy diferente, en general, de las primeras: Latinoamérica, Africa y Asia. La última área, U.R.S.S., forma parte tanto de Europa, como de Asia, pero tiene características propias.

La población mundial a fines de 1963 superaba los tres mil millones de habitantes, pero las revistas altamente especializadas, como el Boletín Mensual de Estadística de las Naciones Unidas, muestran las grandes lagunas que existen en los estimaciones. Así, por ejemplo, la población de Nigeria se estimaba en 36.475.000 personas, mientras que el censo arrojó una sorpresa de 55.654.000 habitantes. En otro país el último censo demostró que la estimación de la población superaba a la realidad en un once por ciento. En vez de dar las cifras exactas o estimadas de las poblaciones respectivas, daremos las cifras correspondientes a los automotores y las cifras comparativas o indicativas. No se deben tomar los ratos siguientes como absolutos, sino como **relativos.**

Agrupamos las áreas de la siguiente manera: Angloamérica, Europa, Oceanía, Latinoamérica, Africa, Asia y U.R.S.S.

Presentamos las cifras como porcentajes de los totales de automóviles y camiones. (Para los totales ver dibujo superior.)

ESTIMACION DEL PARQUE AUTOMOTOR A FINES DE 1963

AREA	AUTOS %	CAMIONES %	TOTALES %
Angloamérica	60,2	41,9	56,1
Europa	29,2	23,4	28,0
Oceanía	2,6	3,1	2,7
Latinoamérica	3,0	7,2	3,9
Africa	1,8	2,5	2,0
Asia	2,3	10,5	4,1
U.R.S.S.	0,9	11,4	3,2

Como se puede ver, Angloamérica posee tres quintas partes del parque automovilístico, pero no tiene más que dos quintas partes del total de camiones y ómnibus. Europa todavía tiene mayor porcentaje del parque automovilístico que

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOS EN EL MUNDO

del camionero, pero todas las otras áreas participan con mayores porcentajes en el parque camionero que automovilístico. Los países de Norteamérica y de Europa gozan de un standard de vida más elevado que los otros países. Por consiguiente, pueden dedicar mayor parte de sus entradas a la compra de automóviles de pasajeros. Los países de Oceanía, aunque gozan de un standard de vida similar, necesitan más vehículos utilitarios para el transporte de cargas por zonas inmensas y poco pobladas.

En Latinoamérica y Africa, las cantidades de automóviles superan a las de vehículos utilitarios. Debe tomarse en cuenta de que en Africa la mayoría de los automóviles se concentran en Sudáfrica, Argelia y Marruecos, países que gozan de un nivel de vida relativamente superior al de sus vecinos.

Asia y la Unión Soviética participan con porcentajes pequeños en el parque automovilístico, pero con cantidades apreciables de camiones, lo que se debe, en el último caso, a la política de su gobierno en materia de desarrollo.

La relación de automóviles a camiones en cada área es también un signo, pero nada más que un signo, de la manera de vivir o de la política gubernamental.

En Angloamérica hay casi 5 coches por cada camión, en Europa 4,3, en Oceanía casi 2,9, en América Latina algo más que 1,4, en el conjunto de Africa 2,5, en Asia menos que 0,8 y en la Unión Soviética baja a algo más de 0,2 automóvil por cada vehículo utilitario.

DENSIDAD AUTOMOVILISTICA

Las poblaciones de Angloamérica, Latinoamérica, Unión Soviética y Africa se escalonan entre 205 y 255 millones de habitantes, aproximadamente. La de Europa sobrepasa a los 450 millones, la de Asia supera a 1.600 millones, mientras que la de Oceanía oscila alrededor de los 16 millones solamente. Los 121 millones de automóviles no están repartidos proporcionalmente entre todos los habitantes de nuestro planeta, ni tampoco lo están los camiones.

La densidad automovilística, o sea la cantidad de vehículos por mil habitantes, varía enormemente. El promedio actual es algo mayor de 40 coches por mil personas. En cifras redondeadas, obtenemos el siguiente cuadro.

AREA	AUTOS/1.000 HABITANTES
Angloamérica	354
Europa	76
Oceanía	196
Latinoamérica	17
Africa	8,7
Asia	1,7
U.R.S.S.	4,4
PROMEDIO	40,5

Aquí resalta la desigualdad automovilística de las distintas áreas. Mientras que hay solamente 1.700 coches por cada millón de asiáticos, los angloamericanos posee un automóvil por menos de cada tres personas. En América Latina hay diez veces más automóviles por habitante que en Asia, y aun en la Unión Soviética la densidad es dos veces y media mayor que en Asia.

DENSIDAD CAMIONERA

La densidad camionera muestra un panorama distinto, en muchos aspectos, de la automovilística. El predominio norteamericano ya no es tan grande y la densidad camionera soviética es superior a la europea. La diferencia relativa entre las densidades africana y asiática se aproxima a 1,5. Hay todavía 30 veces más camiones por mil habitantes en Angloamérica, mientras que hay más de 20 veces más automóviles por la misma población asiática.

AREA	CAMIONES/1000 HABITANTES
Angloamérica	71
Europa	18
Oceanía	69
Latinoamérica	12,5
Africa	3,5
Asia	2,3
U.R.S.S.	18,3
PROMEDIO	11,8

Los últimos dos cuadros reflejan mejor que los otros la real situación automotriz en las varias regiones del mundo. *

https://argentoteca.blogspot.com

¿Qué tiene de EXTRA su SERVICENTRO?

Esso

La atención allí comienza y termina con una sonrisa. El operador de su ESSO SERVICENTRO sonríe, satisfecho de servirle... ¡y seguro de lo que hace!

El ha sido bien preparado en ESSO SERVICENTROS ESCUELA y CURSOS ESPECIALES. Conoce su automotor, puede aconsejarle y brindarle SERVICIO **EXTRA** en todo momento.

Y él se siente seguro vendiendo combustibles y lubricantes de calidad **EXTRA**. ¡ Beneficio **EXTRA** para usted en los ESSO SERVICENTROS !

TODO ESTO DEMUESTRA QUE...

Esso es SERVICIO EXTRA!

Vea "El Reporter Esso" por Canal 11, todos los días, a las 23 hs.

https://argentoteca.blogspot.com

SUMARIOS DE PARABRISAS

Números 37 al 47

SECCION	Nº	PAG.
ROAD TESTS AUTOS ARGENTINOS		
Peugeot	38	28
Rastrojero	39	28
Kombi Isard	40	44
Ford Falcon 63	41	28
Fiat 1500	42	28
Rambler Classic 660	43	28
Chevrolet Super	44	28
Magnette	45	34
Pick-up Ford F-100	46	28
ROAD TESTS AUTOS EXTRANJEROS		
Volkswagen	37	36
Volkswagen Kombi	47	28
PRESENTACION AUTOS ARGENTINOS		
Aquí está el Rastrojero	37	60
Aquí está la Kombi Isard	38	60
Aquí está el Renault 4L	41	52
Aquí está el Magnette	42	59
Novedad: Simca De Carlo 1300	44	93
PRESENTACION AUTOS EXTRANJEROS		
Una cobra con mucho veneno	38	40
Los Triumph para 1964	38	52
Survival Car	38	74
Chrysler a turbina	39	21
Porsche AG	39	40
DKW Auto Unión	39	68
Automóviles 1964	40	64
Vauxhall Viva	40	40
Alfa Romeo	41	50
Iso	41	68
Trabant	42	74
Bristol 407	42	48
Chevrolet australiano	43	22
Facel Vega	43	52
Chrysler modelos	43	74
Sigma Pinín Farina	44	38
El primer salón automovilístico mundial 1964. Autos en Ginebra	44	46
Buick Riviera - Silver Arrow	44	60
Cardenal - Taunus	45	64
Fiat 850	46	38
Mercury - Thunderbird - Comet de Ford	46	56
Cuatro modelos de Pininfarina	46	82
Carmel y Sabra de Israel	47	52
Rolls Royce y Bentley	47	80
PRUEBAS ESPECIALES		
30 días con Peugeot	37	29
Remetalizador Motaloy	44	84
Impresiones de manejo del De Carlo S.L.	45	76
Impresiones de manejo del Peugeot 404-S	46	70
CONSEJOS PRACTICOS		
Cómo sentarse en el auto	38	37
Cambio de gomas	39	50
Correcto amarre para remolque	39	70
Velocidades ideales para cada marcha	39	96
Las pícaras bujías	40	24
Cómo sacar registro de conductor	40	63
El balanceado de ruedas	41	73
El precio de las reparaciones	41	36
Cómo manejar en el barro	41	58
¿Qué llevo en mi viaje?	43	62
Un mundo de accesorios para su automóvil	43	48
Regulación de válvulas	43	58
Cuidar los pesos en el taller	43	34
Despeje (I)	44	42
Ojo con los frenos	45	30
Despeje (II)	45	44
No sea duro para el ablande	45	52
Cómo comprar un coche usado	46	52
¿Por qué no arranca?	46	62
Cuando el motor recalienta	47	38
Cómo cuidar un coche viejo	47	58
Guía para muchachos	39	58
ECONOMIA-INDUSTRIA		
Registro de Propiedad del automotor	37	54
Radicaciones 1964 ¿y después?	39	65
¿Cuántos automotores tenemos?	41	70
¿Por casa, cómo andamos?	42	70
Balance de 1963	43	70
El auto cuesta menos que antes	44	74
Italia contra el auto	46	74
Producción argentina de automotores	47	42
SEGURIDAD EN EL AUTO		
El asiento prohibido	37	26
El precio de una vida	38	22
Matafuegos	38	49
Cinturón de seguridad en el agua	39	22
Crimen en la curva	40	20
Il sorpasso	40	28
Desgracia imperdonable	42	24
Los ojos de la noche	42	40
¿Es peligrosa la velocidad?	42	54
Picadas - Demonios de la noche	47	34
Los gases del automóvil	47	74
¿USTED Y EL AUTOMOVIL SE CONOCEN?		
El carburador	37	44
Dos tiempos, ninguna válvula	38	44
De 12 Volts a 12.000 (I)	39	44
Nuevo tipo de admisión para motores Diésel	39	94
Dar de comer al motor (I)	40	57
Para evitar rozamientos (IV)	40	60
¿Cada cuánto cambia usted el aceite?	41	97
El motor Diésel	43	40
Sistema de enfriamiento	44	70
Escape libre	46	44
Al compás de dos por cuatro	46	48
Las colas truncas, aerodinámica funcional	47	46
TRANSITO Y VIALIDAD		
Chile - Mucho y bueno	37	68
El acceso oeste	37	22
Las maestritas de los descarriados	38	42
Para anfibios solamente	38	58
Rosario a contramano	39	24
¡Urgente!... Autopistas	39	36
Tracción a sangre	39	54
Camino del infierno	40	32
El informe Barnes	41	24
Ejemplos	41	82
¿Es 28 la cábala de la calle Santa Fe?	42	36
¿Son necesarios los cuidadores de autos?	42	44
Microproblemas... grandes	43	44
Avenida Alem - Mano única	43	38
El colectivo - ¿Angel o demonio?	44	24
Cangallo	44	40
Vuelta la mula al trigo	44	52
La Ruta 11	45	49
¡No más pilones!	45	60
San Pablo (Agárrese como pueda)	45	70
¡Un semáforo por amor de Dios!	45	74
Demasiados códigos para un solo caos	46	24
¡Apunten, fuego!...	46	80
Coincidimos	46	84
Proceso al código	47	26
Baches - Felicitaciones	47	50
Por el puente Pueyrredón	47	64

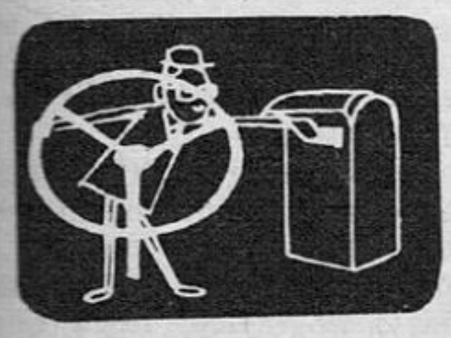
https://argentoteca.blogspot.com

Suplemento del litoral

Nº 4 - Parabrisas Nº 48

Otra vez más, PARABRISAS entra en contacto con sus lectores del Litoral. Este mes, tenemos un hermoso viaje de veinticinco kilómetros a un verdadero Parque Nacional que se halla a las puertas de Rosario. ¿Qué piensan de nuestro tránsito los que vienen "de afuera"? Sobre ésto, también. En otra parte, se analiza el problema del estacionamiento en el centro de Rosario y se ofrecen soluciones. Además, hay una noticia sobre una importante regata próxima a correrse entre Buenos Aires y Rosario.

Mes a mes, PARABRISAS bucea en procura de los problemas del Litoral argentino. Su estímulo es nuestra mejor recompensa.



Correo de Parabrisas

En este espacio de PARABRISAS LITORAL, contestamos preguntas de lectores en la zona que este suplemento abarca. Escribir a: CORREO LITORAL PARABRISAS, Av. Alem 884, Capital Federal

ANTINACIONALISTA

Se ha dicho que la fabricación nacional está en condiciones de competir en calidad con la extranjera; ustedes lo han manifestado también. Si fuera así, ¿por qué no se deja actuar libremente a la industria extranjera? ¿No es la libre competencia la forma de comercialización de las naciones democráticas. Qué es lo que hace que el hombre argentino prefiera un coche de fabricación extranjera antes que uno nacional? ¿Por qué el usuario argentino debe pagar $ 800.000 por un auto de mediana calidad y jerarquía fabricado acá, cuando a la cotización actual y exento de impuesto puede adquirir uno extranjero de mucho más jerarquía y calidad a $ 400000? ¿Porqué en Brasil, Uruguay, Chile, Paraguay, etc., no hay trabas a la importación de automóviles? ¿Por qué las fábricas no se ocupan de hacer mejor a los automóviles en vez de cobrarlos más caros?

¿Por qué no se daba concesión a General Motors, Ford y otros allá por el año 1957 y a IKA sí? ¿Por qué los automóviles extranjeros fabricados aquí suren impuestos especiales? Todas estas maniobras tienen por objeto fomentar la industria nacional (muy mala por cierto) para beneficiar a ciertas empresas que venden a precios muy altos con calidad deficiente?

Estoy muy de acuerdo en que se fomente la me-

UD. NECESITA SU 6ª RUEDA!

A PRECIOS DE FABRICA — DESDE $ 695

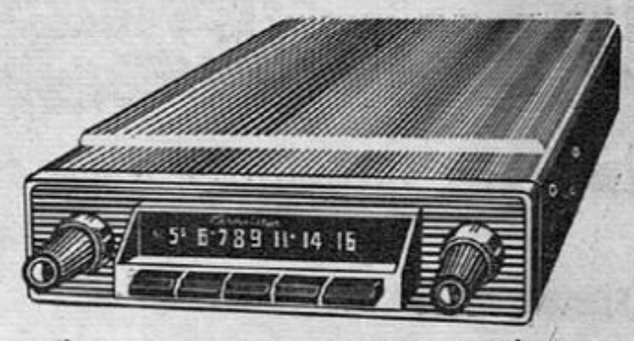
SOLICITE INFORMES

INDARA SRL

SAN MARTIN 2646 · T.E. 81166 · ROSARIO

AUTO RADIO Emery

ADAPTABLE A CUALQUIER AUTOMOTOR



totalmente a transistores

INSTALADA

6 o 12 VOLTS

ESPECIAL PARA:

- PEUGEOT
- LINEA IKA
- DI TELLA
- VALIANT
- CITROEN
- FIAT - ISARD
- N.S.U - DKW

ETC.

$ 7.900.-

- INC. ANTENA C/LLAVE
- 1 AÑO DE GARANTIA

VENTAS POR MAYOR y MENOR

AHORRE $ COMPRE en FABRICA

Estudios M.A.M.

CATION T.V. Bv. SEGUI 842 ROSARIO

https://argentoteca.blogspot.com

MINERVINO y HEDIN S.R.L.
Electromecánica

FABRICANTES SERVICE

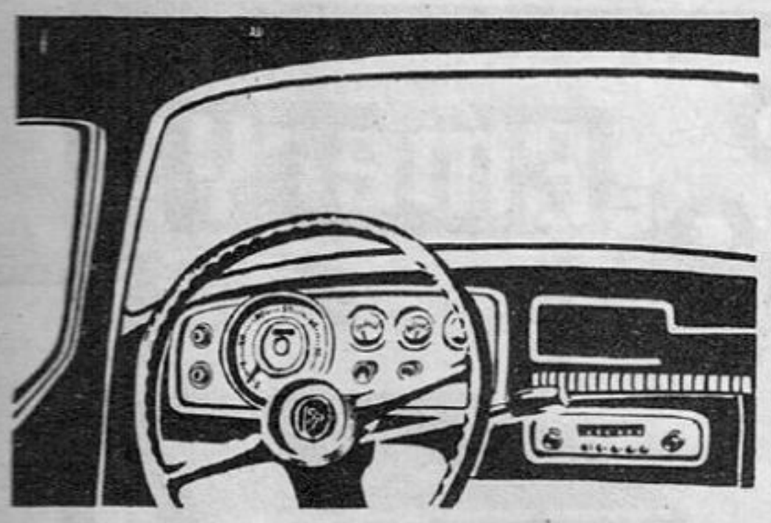
SUPER CALIDAD

TALLER ESPECIALIZADO

Venta de Repuestos de Encendido

REPARACION EN GENERAL BOBINAJES

Pte. Roca 82 Tel. 42806
ROSARIO



INSTRUMENTAL AUTOMOTORES S.R.L.

Especialidad en:

- Velocímetros
- Amperímetros
- Limpiaparabrisas
- Medidores de nafta
- Aceite y temperatura
- Lava parabrisas

Guemes 2057 - T.E. 22527 - ROSARIO

Correo Parabrisas

cánica nacional pero no de esa forma artificiosa que tanto mal hace al país. ¿Porqué en vez de establecer trabas a la competición extranjera no se ocupan de mejorar la calidad? ¿Por qué no siguen el ejemplo de Rolls-Royce y otros que tienen como única arma la perfección técnica?

Además, si el Estado ayuda a la mecánica nacional y la considera con posibilidades en mercados extranjeros, ¿porqué los altos funcionarios componentes del gobierno usan Cadillac, Pontiac, Impala y otras marcas en vez de Rambler, Valiant y otros? ¿Por qué ellos no dan el ejemplo?...

Usted ¿en qué planeta vive? Leyendo su carta únicamente podemos encontrar un atisbo de razón en el último párrafo. Ahí estamos completamente de acuerdo; el presidente de la nación puede perfectamente usar un auto de fabricación nacional para sus tareas, y otro tanto pueden hacer los demás componentes del gobierno.

El resto de lo que usted dice dista mucho de ajustarse a la realidad. El precio de los coches nacionales es alto por los impuestos que se le aplican. Esos impuestos van al fisco y no a las fábricas. La necesidad de impuestos es producto de un estado de cosas nacional del que no son responsables las empresas sino la historia de los últimos años. Los países que usted cita tienen trabas parecidas a las nuestras a la entrada de coches importados. Si el hombre argentino prefiere coches importados, es porque el hombre argentino está "fuera de onda".

Industrias Káiser Argentina fué la primer empresa que se ofreció a hacer autos en serio en nuestro país. En la alta industria el éxito es lo único que vale. No creemos que otras empresas hayan solicitado autorización para operar en nuestro país antes de 1955 (no, 1957); si lo hicieron y su gestión no tuvo éxito, ellos sabrán por qué.

Un Rolls-Royce cuesta tres millones de pesos en Inglaterra. En nuestro país fabricarlo costaría probablemente diez millones, debido a los gravosos impuestos que deben abonarse.

Además, parece que usted desconoce el problema de escasez de divisas y de la necesidad de reducir al mínimo nuestras importaciones. Esa finalidad y no otra tiene la creación de una industria nacional de automotores. Actualmente, más y más países en el mundo están encarando su propia fabricación, integral o parcial, de vehículos automotores. La Argentina ya es un país demasiado grande como para estar sujeto a un colonialismo económico.

P. R., Concordia

DEPORTIVAS

1) ¿Qué medios me aconsejan seguir para llegar a ser corredor de TM y coches sport, con los 17 años que tengo?

R. A los 18 ya puede correr, si su padre o tutor lo autoriza; a los 22, puede hacerlo por su propia cuenta, es decir, sin autorización. En cuanto a "qué medios", evidentemente, si usted no tiene dinero como para adquirir un auto de esa categoría, el camino no es fácil. Trate de competir en alguna categoría muy económica, por ejemplo la de 175 c.c. Tendrá probablemente que hacer bastantes sacrificios económicos para lograrlo, pero si usted no está dispuesto a hacer esos sacrificios, no tiene verdadera vocación de corredor. También puede intentar ofrecer su ayuda a algún corredor; empezar de mecánico es una muy buena política, porque se aprende el negocio de abajo y se aprende también a no romper los coches. Si usted tiene mucha vocación y mucho tesón, en algún momento se le abrirán las posibilidades.

2) ¿Es verdad que en el Gran Premio de Turismo correrán los Magnette importados? ¿Y en qué categoría?

R. Tenemos entendido que correrán Magnette, pero nacionales. Lo harán en la categoría que corresponda a su cilindrada (1.500 c.c.).

3) ¿No es un coche sport el Alfa-Romeo 2600 Sprint? ¿Por qué lo permitieron en el Gran Premio del año pasado?

R. Ningún coche puede participar en el Gran Premio salvo que la Federación Internacional del Automóvil lo acepte ("homologue") como automóvil de turismo. Además, el término "coche sport" no existe legalmente. Los coches pueden ser considerados o no sport según el punto de vista individual de cada uno. Oficialmente, la antigua categorías Sport ya no existe.

4) ¿Qué coche es el de la página 48-49 de PARABRISAS *44?*

R. En PARABRISAS 44, página 48 y 49, los coches cuyas fotos aparecen, están identificados por los respectivos epígrafes. Posiblemente usted se confundió con otro número de nuestra revista.

MARCAS

1) En el Nº 41 contestan que en nuestro país no se venden Taunus 12M. Sin embargo en Rosario he visto bastantes...

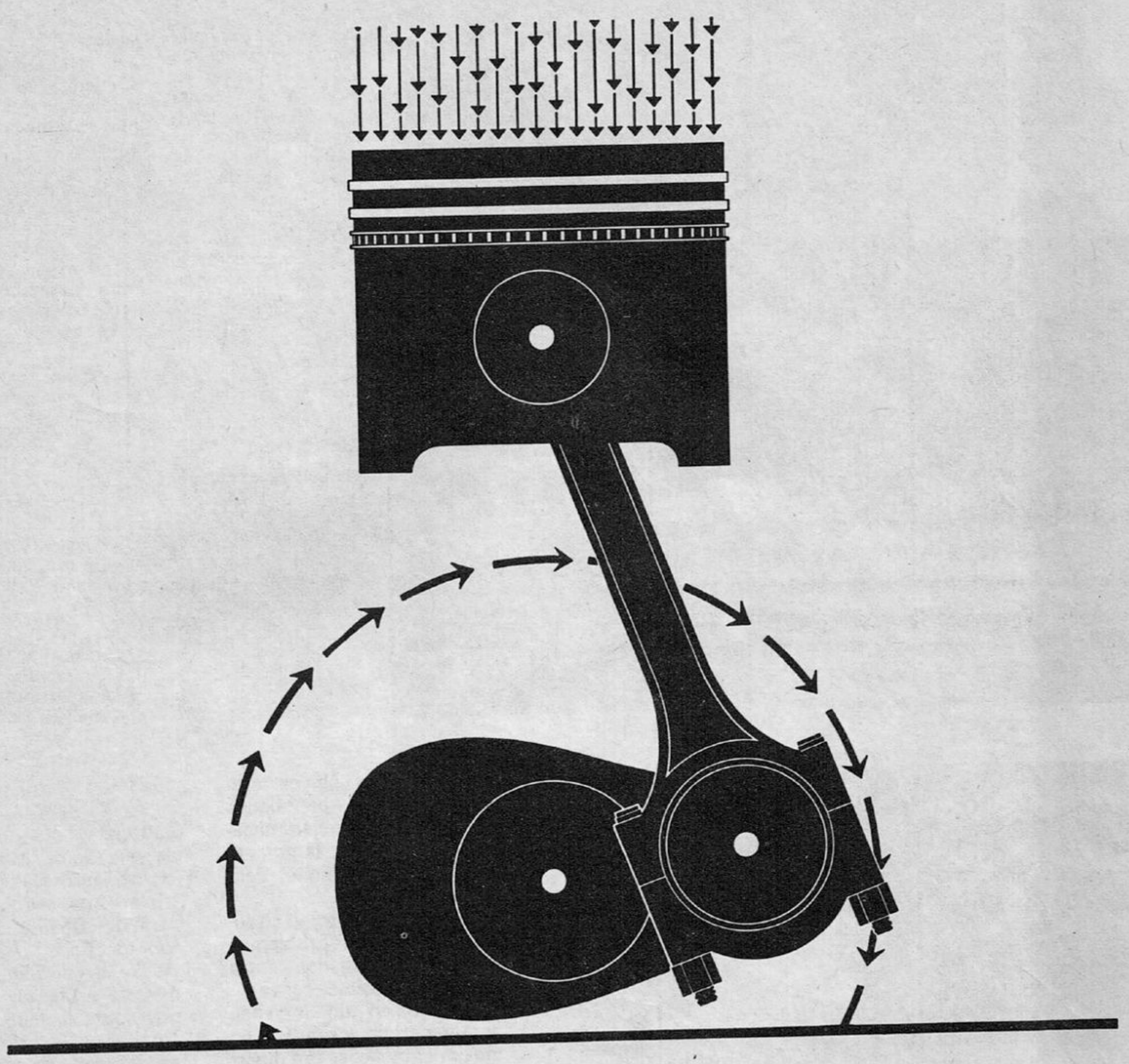
R. Al decir "vender" nos referimos evidentemente a unidades nuevas de fábrica. Los 12M que usted ha visto no tienen nada que ver con los 12M actuales; son completamente distintos, tanto en su motor como en su carrocería.

2) ¿Son salidos de la General Motors los automóviles Oldsmobile, Chevrolet, Mercury, Studebaker, Chrysler, Pontiac? ¿Me dá la dirección de GM y Ford?

R. Oldsmobile, Chevrolet y Pontiac son de General Motors, cuya dirección es Flint, Michigan, EE.UU. Chrysler es de Chrysler Corporation, Detroit 31, Michigan; Mercury de Ford Motor Company, The American Rd., Detroit, Mich.; y Studebaker de la Studebaker Corporation, actualmente radicada en el Canadá, y cuya nueva dirección no poseemos. Por ahora puede escribirse a la antigua dirección Studebaker Corporation, South Bend 27, Indiana. *

https://argentoteca.blogspot.com

PERFECTA COMPRESION



JUEGO DE AROS

PERFECT CIRCLE

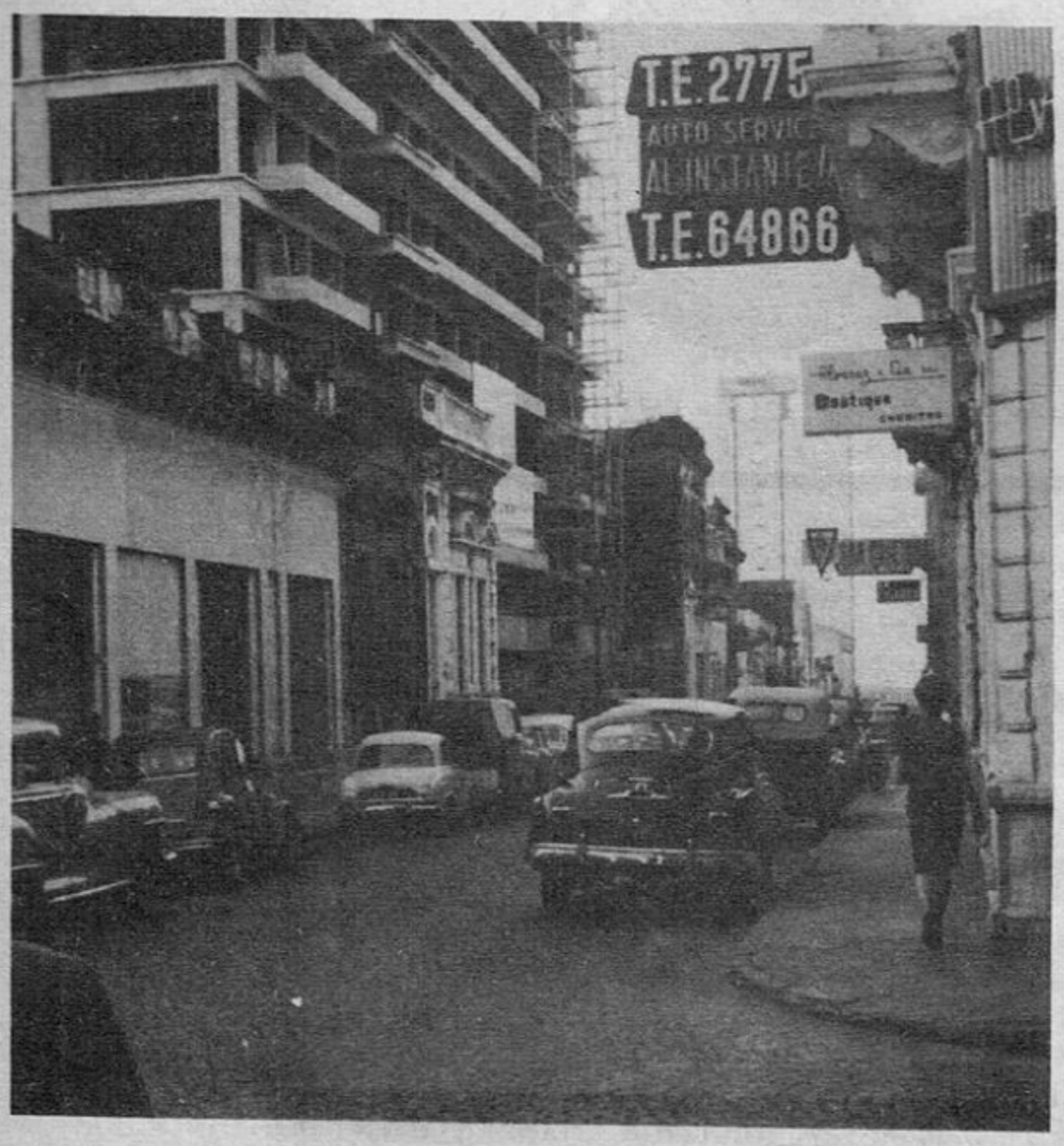
NADA MAS QUE
LO MEJOR PARA SU MOTOR

FABRICADOS POR E. DANERI I. C. S. A. BAJO LICENCIA DE PERFECT CIRCLE CORPORATION - HAGERSTOWN - INDIANA U.S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

Estacionamiento con pantalones largos

Rosario es cada vez más grande; el estacionamiento también necesita de una vez ponerse los pantalones largos...



Cuando los chicos crecen, necesitan pantalones largos... y también necesita pantalones largos el estacionamiento en el centro de Rosario.

Estacionamiento y circulación son dos problemas íntimamente ligados entre sí; no es posible convertir el centro en un inmenso garaje porque los autos en movimiento necesitan lugar para circular. Nuestros conductores tienen el hábito de ser muy cómodos. No quieren caminar dos o tres cuadras, prefieren dar vueltas y vueltas por media hora o más tratando de buscar un "hueco" a pocos metros de donde tienen que ir.

Para nosotros, una solución inmediata sería formar una zona de "no estacionamiento absoluto" que podría caer dentro de un cuadrado formado por las calles Tucumán, Paraguay, Laprida y Mendoza; fuera de esa zona, que el estacionamiento se cumpla estrictamente según las normas del Código de Tránsito, es decir, los coches frenados, a distancia prudencial entre sí, y detenidos sobre la mano derecha (¿por qué en Rosario tiene que ser sobre la izquierda?) La total prohibición de autos en la zona céntrica facilitaría mucho la circulación, porque en el caos actual, un solo coche mal estacionado puede desbaratar todo el centro de Rosario...

Claro, la solución es temporaria: debemos pensar en términos de garajes verticales. Por ejemplo, podría aprovecharse el solar dejado libre por el ex Mercado Central.

https://argentoteca.blogspot.com

Para el que viene de afuera, Rosario presenta un panorama alucinante; autos que circulan por la izquierda, calles con marcación confusa y, sobre todo, una mezcla indescifrable de metrópolis y gran aldea. En Rosario, como en el resto del país, la población automovilística ha aumentado grandemente en los últimos años; también ha aumentado grandemente la cantidad de gente que adquiere y maneja un automóvil por primera vez.

A la falta de idoneidad de éstos se agregan las costumbres anárquicas de los veteranos, hechos a un manejo distinto de cuando los tiempos eran distintos. Las autoridades pugnan por hacer que la gente respete las indicaciones, pero las costumbres son muy difíciles de erradicar. Hoy día es aún común ver autos circulando por la izquierda en Boulevard Oroño y otras calles de doble sendero de Rosario.

No hablemos de los problemas comunes a los automovilistas de nuestro país y, en mayor o menor grado, a los de todos los países del mundo: estacionar donde no se debe, girar a la izquierda cuando no se puede, correr mucho, no respetar la prioridad a la izquierda... Habra que arreglar algo. Un poco por los de afuera y un mucho por nosotros.

GILARDONI
Ind. Com. y Finan. SA

CHEVROLET BEDFORD

DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS
DE
GENERAL MOTORS
ARGENTINA S.A.

BATERIAS DELCO

TALLER MECANICO
Especialidad en alineación
de direcciones
Balanceo electrónico
de ruedas

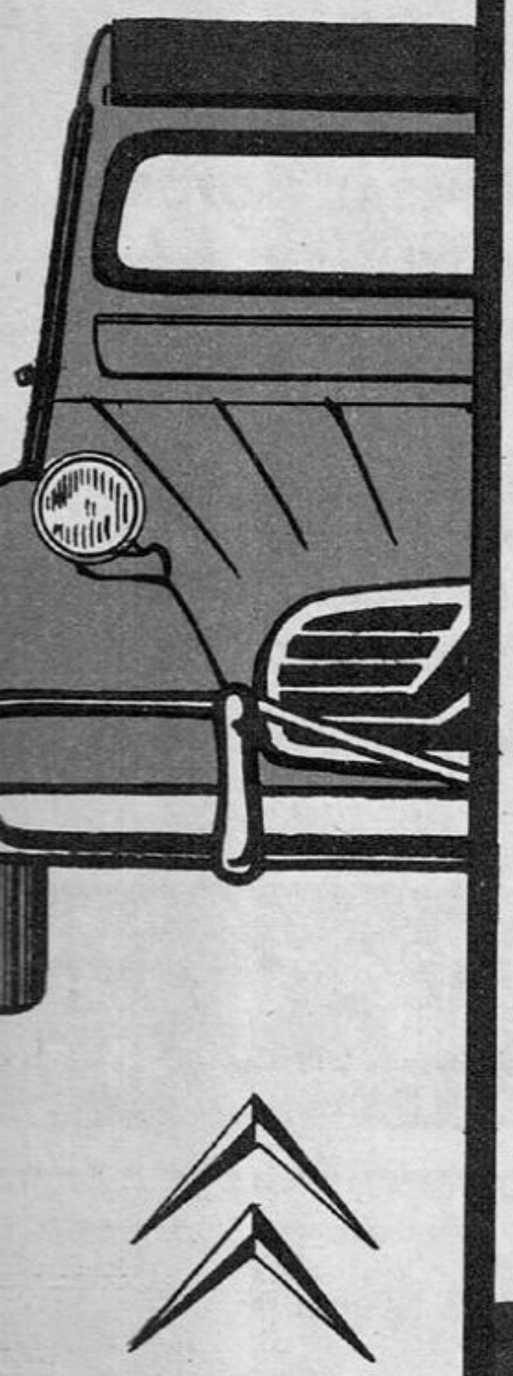
MITRE 1268
ROSARIO
Tel. 28512
60653
40270

para sus mejores fotos deportivas
"su" cámara MINOLTA SR 7 * con 1000 de vel. L. 1:1,4
exclusivo para Rosario L'EPISCOPO Y ESTEFANO S.R.L.
Gal. Rosario local 112 P/alta S.Martín 850 T.E. 68860 - Rosario
(créditos)

EMIL IOSIPESCU-ARTE

https://argentoteca.blogspot.com

CITROËN 2CV



EN ROSARIO HECTOR J. GABENARA S.A.

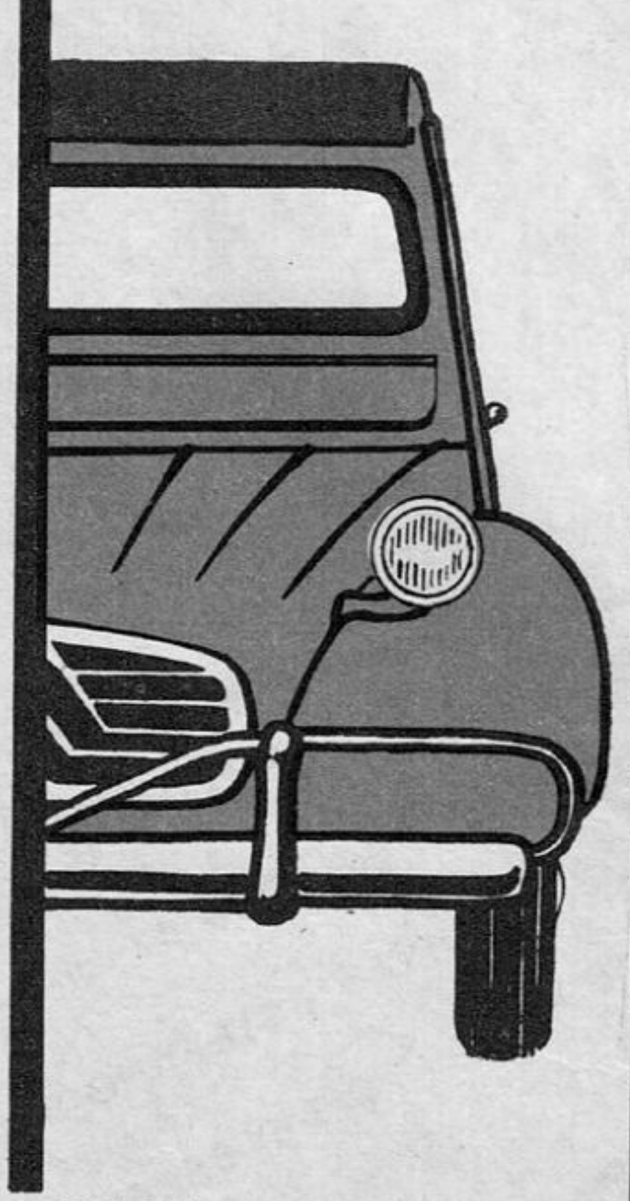
CONCESIONARIO OFICIAL

CITROËN

Av. CORRIENTES 335

T.E. 41296 - 41297 - 22500

ROSARIO



Usted también tendrá un CITROËN para la primavera y sus vacaciones, gracias al PLAN CONFIANZA CITROËN

Service Oficial
Pueyrredón 345 T.E. 31499

El "Plan Confianza Citroën" es simple, seguro, con la garantía de Citroën, y Ud. mismo fija su plazo de entrega

A las puertas de Rosario, un verdadero Parque Nacional...

En el Parque Nacional José F. Villarino, a media hora de Rosario, se encuentra paz, sosiego, sombra, y una apacible manera de pasear.

https://argentoteca.blogspot.com

AHICITO NO MAS...

¿Un parque nacional a 25 kilómetros de Rosario? Puede ser, y es. Salimos por el acceso norte a la ciudad, pasamos por Pérez y, siempre por la ruta 33, a los 24 km. arribamos a Zavalía. Allí podemos ver carteles indicadores que nos guían a un camino de tierra de alrededor de 500 metros que nos conduce a nuestra meta, el Parque Nacional José Félix Villarino. Donado en 1939 por el hombre cuyo nombre lleva, posee 100 hectáreas de parque y caminos interiores, más 427 hectáreas de reserva; bosquecillos de cedros, pinos, fresnos, umbríos, túneles de ligustros festoneados por pintorescos jazmines de Chile, y frondosos eucaliptos que alfombran el paso del caminante con sus agudas y crujientes hojas. Una verdadera sinfonía pastoral...

El plantel siempre renovado del parque posee más de 200 variedades de planta forestal; para verlo, acuden a veces más de trescientos coches, formando, con los que llegan por otros medios, una población accidental de cinco mil personas o más, en los domingos asoleados y apacibles cuando todo el mundo sale a pasear. Los chicos pueden jugar, pero no pueden escapar de la vigilancia paterna; por otra parte, aunque lo hagan no tienen ríos, ni barrancas, ni otros peligros. Solamente árboles, césped y mucha sombra. El parque cuenta con una cancha de fútbol y hace pocas semanas se programaba la inauguración de otra de polo. 27 hombres cuidan el parque (pero en tiempos mejores, eran 54...) De todos modos, se conserva bien, aunque siempre haya que apelar a la solidaridad común para evitar que la gente desaprensiva estropee las plantas.

El parque depende del Ministerio de Agricultura de la Nación; actualmente está controlado por la Escuela Nacional de Agricultura de Casilda. *

https://argentoteca.blogspot.com

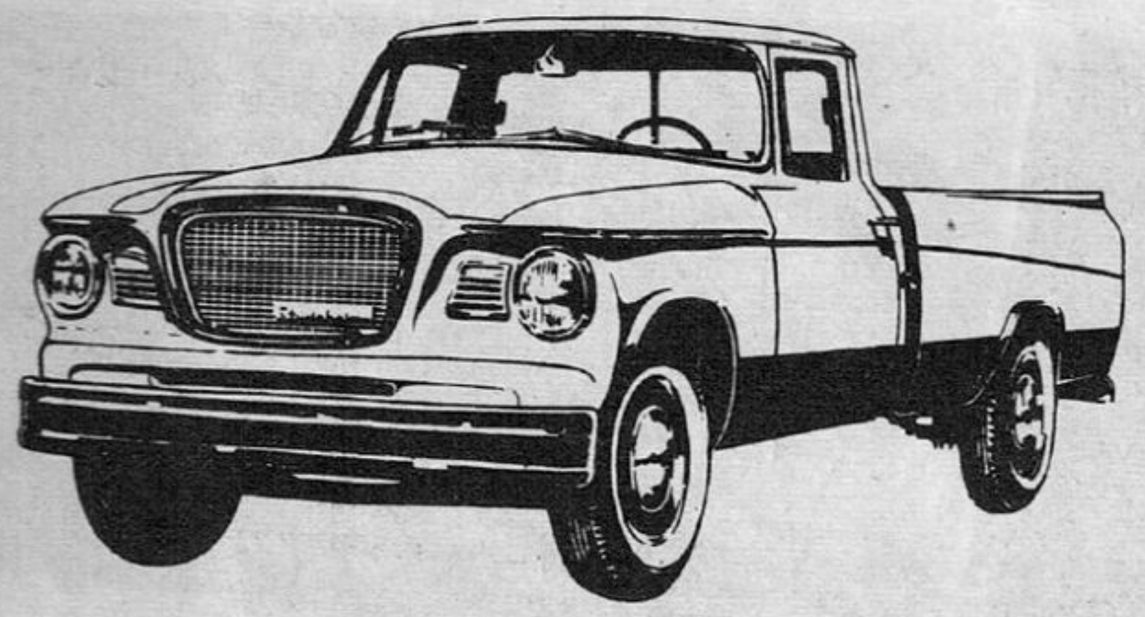
los 3 hablan

MARAVILLAS DEL

Studebaker

Champ

V8 170 HP



PICK-UP

Studebaker

Champ

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA
TODA LA PROVINCIA DE SANTA FE

DITLEVSEN

Y Cia. Ltda.

SALTA 1530 tel. 40057

QUEDAN ALGÚNAS ZONAS DISPONIBLES

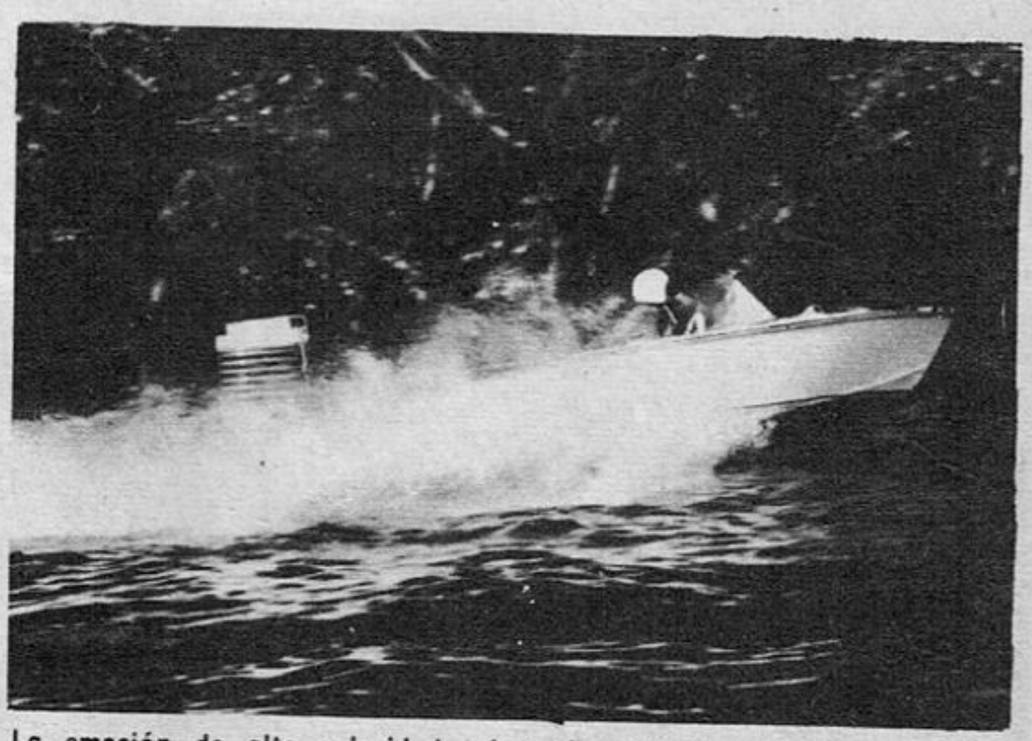
ROSARIO

LA II REGATA BUENOS AIRES ROSARIO

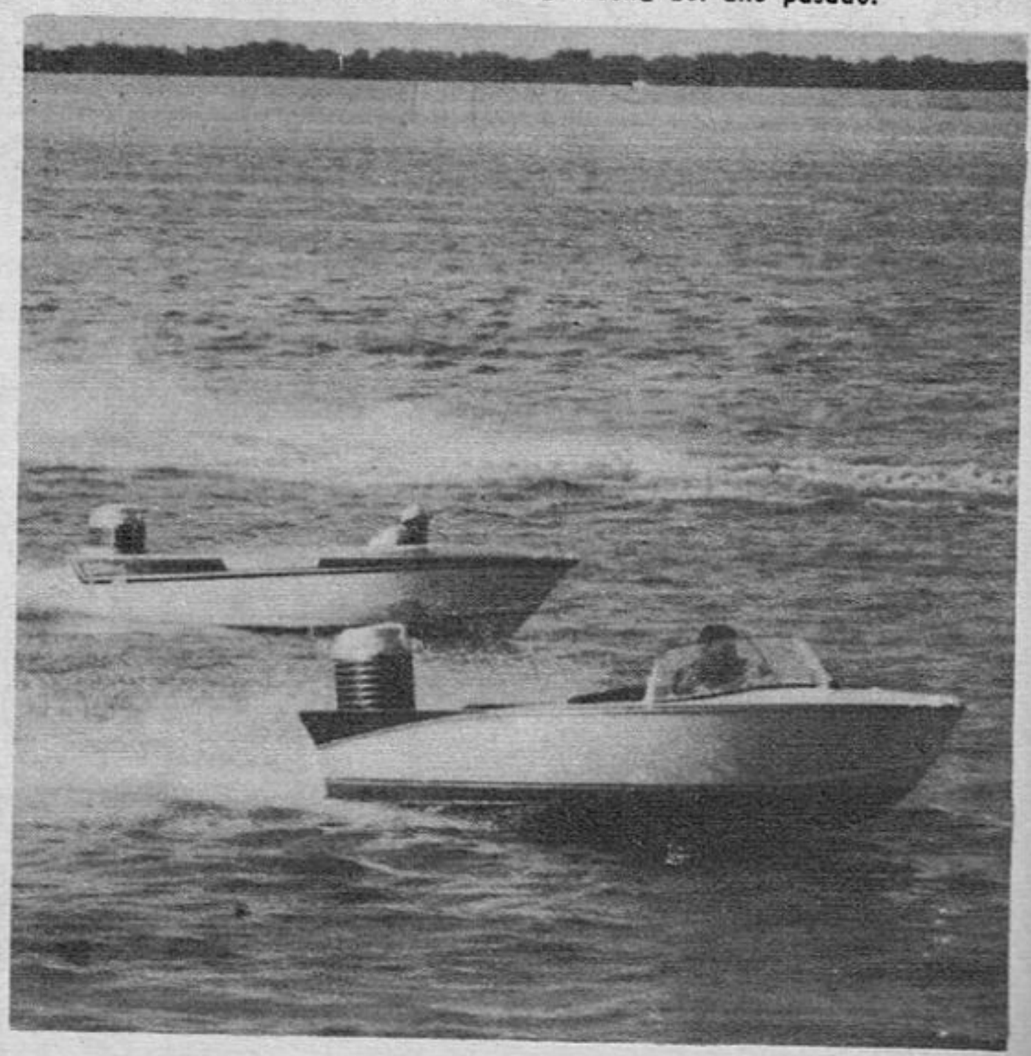
A las 8 del 8 ó 15 de noviembre próximos (según las condiciones climatéricas) se largará la segunda edición del Gran Premio Motonáutico Buenos Aires-Rosario; se inicia en la confluencia de los ríos Tigre y Luján, en el Delta de Buenos Aires, y termina frente al Monumento a la Bandera en Rosario. Hay distintas clasificaciones; una general, otra por categorías, y una tercera "handicap", determinada ésta por una relación entre el peso-potencia de la embarcación y los kilómetros recorridos, influyendo también el tiempo empleado.

Por su recorrido, 300 kilómetros, la carrera es la más importante de su tipo en América del Sur; se descuenta la presencia de volantes no solamente de nuestro país sino también de las hermanas repúblicas de Uruguay y Perú. Además de los premios establecidos por reglamento, se disputará la "Cinta Azul" en adhesión a la Semana del Mar, galardón que entregará la Liga Naval Argentina por medio del señor Secretario de Marina.

En la primera edición la Cinta Azul correspondió a "Cañita", de Patricio Peralta Ramos y J. C. Quevedo.



La emoción de alta velocidad sobre el agua atrae como un vértigo fascinador. Aquí vemos una escena del año pasado.



https://argentoteca.blogspot.com

SUMARIOS DE PARABRISAS

Números 37 al 47

SECCION	Nº	PAG.
TEMAS LEGALES DEL AUTOMOVIL		
Usted es siempre culpable	40	106
Delito de fuga	41	89
Nadie está obligado a hacer lo que la ley no manda	42	82
Por qué no debe entregar su registro	43	82
El peatón es culpable	44	56
Pecando bajo la lluvia	45	40
Alta velocidad - Pecado por imprudencia	46	60
Robo en el garaje	47	62
SEGURO DEL AUTOMOVIL		
El que rompe, no paga	44	34
Cómo comprar un sueño tranquilo	45	82
Intermedio satírico sobre pequeñas estafas	46	40
Será obligatorio el seguro contra daños a terceros	47	82
MERCADO DEL AUTOMOVIL		
Precios de los autos usados	37	114
Precios de los autos usados	38	115
Precios de los autos usados	39	115
Precios de los autos usados	40	112
Precios de los autos usados	41	108
Precios de los autos usados	42	92
Precios de los autos usados	43	92
Precios de los autos usados	44	92
Precio de los autos usados	45	92
Precios de los autos usados	46	92
Precios de los autos usados	47	92
Nómina de automóviles robados y recuperados	46	97
Automóviles robados y recuperados	47	97
DEPORTES		
VII Gran Premio	37	93
Graham Hill: El turista más veloz	37	92
¡Marche un campeonato!	37	91
T. C. - Cuatro carreras, cuatro ganadores	37	91
Ensenada y Autódromo Municipal: Veteranos y novicios en T. M.	37	90
VII Gran Premio - Tres Piedras de toque	38	89
La segunda para Graham Hill	38	94
Jim Clark: Ovejero de la frontera	38	95
Semana de la velocidad en Villa Carlos Paz	38	96
Regularidad - Regular y muy bien	39	56
Colin Chapman	39	61
Arrecifes - La Rioja - Ida y vuelta	39	89
2 litros 600 de revancha	39	90
Fierros en Chascomús	39	91
Jim Clark, también en México	39	92
1er. Gran Rally Internacional Bs. As.-Río de Janeiro	39	92
Sudáfrica: Broche de oro para una hazaña	40	56
Semana de velocidad en Carlos Paz	40	109
Qué es un Rally	41	42
¿Mito o realidad?	41	83
Calendario deportivo internacional 1964	41	86
Los muertos que vos matáis	41	87
Calendario deportivo automovilista argentino 1964	42	63
Ferrari 1964	42	85
Un Montecarlo británico	42	86
Tercera y cuarta no sincronizadas. Temporada Internacional de fórmula junior	42	88
Regulando a Bariloche	43	86
Gran premio de la Vendimia. Mendoza 15/3/64. Mecánica nacional fórmula I	43	87
Encontrar la manija	43	91
Uno, dos... y ahora, tres	44	88
Olas nuevas en el deporte	44	90
Objetivo: Batir a Ferrari	45	56
Dragsters	45	87
A la conquista del campeonato mundial	45	90
Polémica T. N. - T. C. y lo que se vio durante el mes	46	87
El oficio de viajar rápido	46	90
Pronósticos y montas	47	54
Haga su propia regularidad	47	87
Le Mans	47	88
Tuercas sueltas	47	89
Más de Europa	47	90
Pronósticos y montas	47	90
El sur activo	47	90
2do. Rally de Parabrisas		
MOTOS		
Dos talentos... un genio	37	105
Manual de reparaciones de la Zanella 125 S.S.	37	103
La Zanella 125 S.S.	37	99
Road Test de Zanella 125 S.S.	38	102
La Veloneta DKW	39	101
Manual de reparaciones Veloneta DKW	39	105
Speedway y Midget en Ferro Carril Oeste	39	107
Road Test: Veloneta DKW	41	92
La Zanetti Capriolo 125 C.C.	42	77
Manual de reparaciones Zanetti Capriolo 125 C.C.	42	80
Benedicto: (L'enfant terrible)	43	90
Road Test: Siambretta Super Standard 175 C.C.	43	77
Puma Super Sport 200	44	79
TURISMO		
Lagos argentinos y chilenos	37	76
Vacaciones para todos (sierras, mar y montañas)	38	76
De la Quiaca a Lima	40	36
De Lima a Panamá	41	76
Turismo en déficit	45	28
América Central: garganta del continente	46	34
Pesca del dorado	47	70
SUPLEMENTOS DE TURISMO		
1. Luján - Areco - La Plata - Chascomús	42	
2. Córdoba. La ciudad y sus alrededores	43	
3. Buenos Aires, la mayor capital de las Américas	44	
4. Córdoba. Circuitos turísticos de las sierras chicas	45	
5. Mendoza. Circuitos turísticos ciudadanos	46	
6. Mendoza. Circuitos de valles y cordillera	47	
VARIOS		
¿Qué es un museo de automóviles?	37	49
Pinturas. Los colores hablan	37	57
Día del camionero	38	26
Noticiero mundial	38	112
37-1111 - Comando Radioeléctrico	38	68
Un criollo en Detroit	38	98
El chaparrón	39	42
Vértigo en miniatura	39	52
Mujeres en el service	40	34
Bugatti. Un culto del siglo veinte	40	53
Historia en cuatro patas	40	62
10 días en otro mundo. Viaje a la Meca	41	44
Noticiero Mundial	41	106
Historia de una crisálida	42	51
Automóviles se alquilan	43	55
Cinco pasos en el aire	44	62
El día que el diablo pegó un portazo	45	27
Parabrisa da fe	47	24

https://argentoteca.blogspot.com

SIEMPRE HAY UNA BUJIA

AUTOLITE®

PARA CADA MODELO

FABRICADOS EN ARGENTINA POR: **PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S.A.** BAJO LICENCIA FORD MOTOR COMPANY

60 ◉ PARABRISAS

https://argentoteca.blogspot.com

ERAMOS POCOS...

También Mendoza levanta trampas para automovilistas

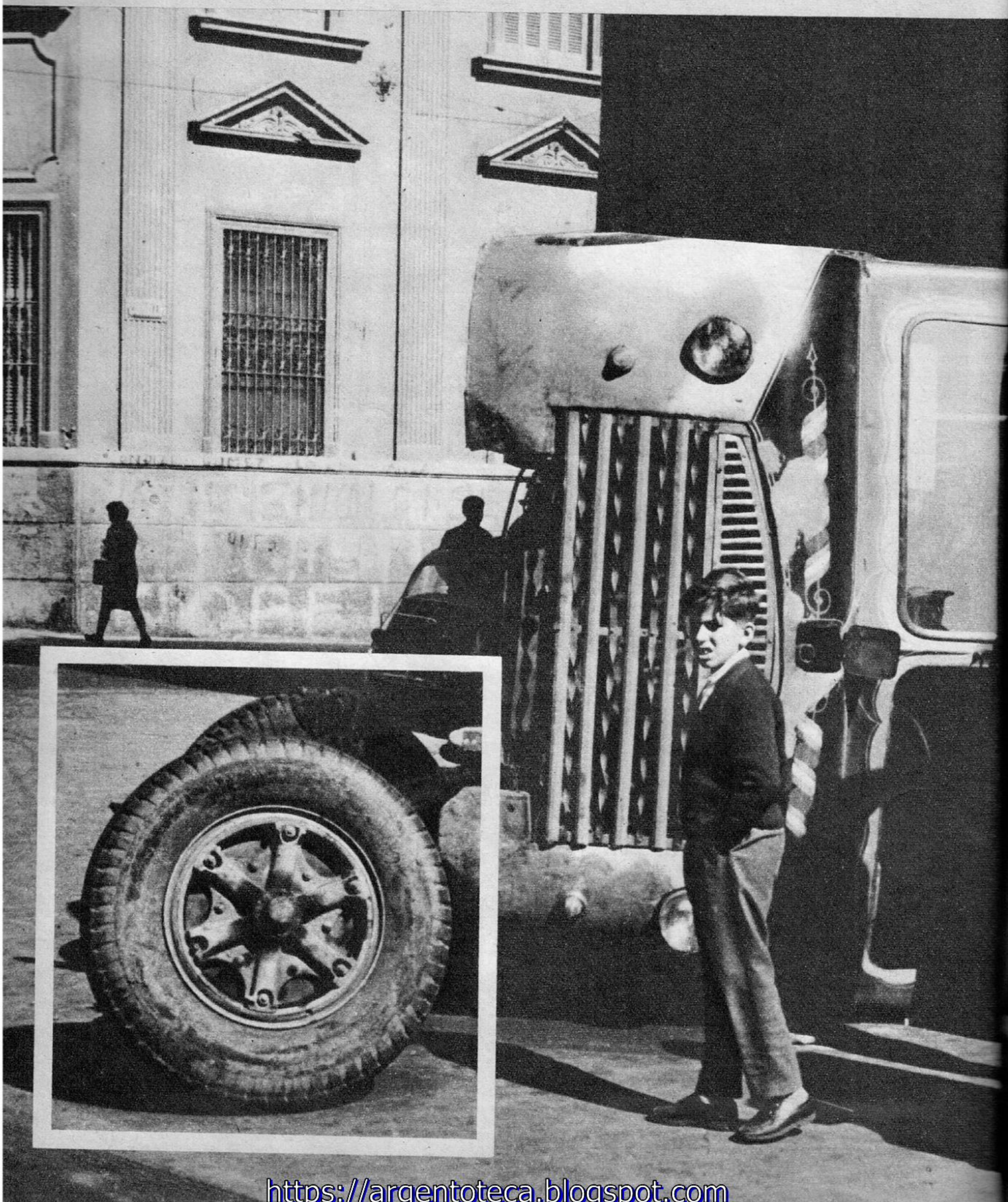
Como los malos ejemplos parecen ser estimulantes, resulta que ahora la peste porteña que son los pilones de las mal llamadas "defensas peatonales" comienza a proliferar en todo el país. Ya hay pilones en la provincia de Buenos Aires (aterradores por sus proporciones), en Córdoba (asesinos y agresivos) y ahora también aparecen en Mendoza. De nuestro prestigioso colega "Los Andes" es la foto que ilustra un típico accidente provocado por una de esas defensas. El caso se ubica en la avenida Zapata. Esta fue ensanchada y cuando comenzaba a ser útil, se la sembró de los nefastos obstáculos, con la consiguiente secuela de accidentes. De este modo, se anularon los beneficios de la ampliación, se crearon nuevos problemas y se erigió una fuente potencial de desastres, que ya está en plena producción.

Invitamos a reflexionar a las autoridades mendocinas. Rectificar lo hecho podría ser un buen ejemplo. "Errare humanun est; perseverare diabolicum". Si el funcionario que en Mendoza tuvo la idea de amargar la vida de la gente con este desafuero de los pilones acepta que cualquiera puede equivocarse y da marcha atrás, seremos los primeros en reconocérselo. Si, por el contrario, insiste en "sostenella y no enmendalla", puede que de pronto vea que otros le ganan de mano en la rectificación y lo dejan pagando. !Por favor, señores, no arruinen la hermosa capital andina! *

https://argentoteca.blogspot.com

LA LEY Y EL AUTOMOTOR

Culpa por fallas



https://argentoteca.blogspot.com

mecánicas

por ARTURO PELLET

La justicia responsabiliza a quien conduce un vehículo propenso a roturas mecánicas

Hemos recibido últimamente varias consultas sobre accidentes causados por roturas mecánicas de un automotor. Presentamos en estas páginas un caso esclarecedor, que hemos seleccionado entre los muchos que nos ofrece el archivo de Tribunales: En una tarde del otoño de 1941, en circunstancias en que un camión de la Compañía de Tabacos P. H., circulaba a la altura del número 600 de la calle San Juan, se rompió el brazo de acero de la punta del eje. Esta imprevista falla hizo que se desprendiera la rueda delantera izquierda, con tanta violencia, que el chofer, a pesar de haber aplicado los frenos, no pudo evitar que el vehículo diera un trompo y fuese a embestir a C. A. L., de cuatro años de edad, que en esos momentos se hallaba jugando en la vereda con otros niños.

El pequeño falleció instantáneamente. Hasta aquí la reseña policial...

LA JUSTICIA ACTUA

Este hecho provocó las iras de los dioses de la balanza y la espada que gobiernan en el palacio de los Tribunales, determinando la iniciación de dos juicios. Uno en el fuero criminal, que concluyó con la absolución de culpa y cargo del conductor del camión, y otro desarrollado en el fuero civil, que comenzó con una demanda por daños y perjuicios, presentada por los abogados de la familia de la víctima.

LA ACUSACION

El escrito de acusación, que rescatamos como los demás documentos de este juicio de un antiguo tomo de jurisprudencia, que bosteza en la biblioteca del tribunal, señala que "Habiéndose producido la rotura de la punta del eje debido al uso, hecho por completo ajeno a la víctima, es evidente la responsabilidad refleja y exclusiva del conductor del camión, sobre todo si se tiene en cuenta que la muerte del hijo del actor la produjo el mencionado automotor en un lugar exclusivamente reservado para el tránsito de peatones".

Finaliza el alegato con lenguaje iracundo y una exigencia: Que se repare materialmente el daño causado, con costas e intereses.

LA DEFENSA

Los defensores de la Compañía propietaria del camión, en un tono mesurado, pero firme, contestaron la demanda señalando que "el sumario practicado por el juez de instrucción establece que el accidente ocurrió, única y exclusivamente, por la rotura imprevista e inimputable de una pieza del tren delantero y no por maniobra defectuosa del chofer, ya que al salirse la rueda del vehículo, se desplazó hacia un costado, lesionando a la criatura, razón por la cual, y tal como se probó en el juicio criminal, no existe responsabilidad en la conducta del volante. Con referencia a la diligencia empleada por la empresa demandada en el cuidado y reparación del vehículo, expresa el escrito de defensa que no había indicios de debilitamiento en el mecanismo, debiendo atribuirse el accidente a un caso fortuito..."

EL FALLO DEL JUEZ

Pero el juez de 1ª Instancia, que juzgó este hecho encerrado en su despacho, bajo la atenta mirada de los ángeles justicieros, decidió condenar al demandado a pagar daños y perjuicios.

Señala el fallo —de preciso y claro texto— que no por haberse probado la falta de culpa del conductor del camión, queda excluida la responsabilidad de la Compañía, ya que sería aplicable en este caso el art. 1113 del C. Civil, en cuanto establece la obligación de reparar los daños causados por las cosas de que se sirve o tiene a su cuidado una persona...

Esta responsabilidad tiene como fundamento la doctrina de la culpa "in custodiando", porque estando en nuestras manos la dirección y gobierno de la cosa, en este caso el automóvil, y debiendo cada uno, como enseña Domat, "tener lo que posee en tal estado, que nadie reciba por ello perjuicio", si este se produce, es indudablemente por una culpable inactividad nuestra, por una falta de atención, que no nos ha permitido ver que la cosa de que nos servimos no estaba en condiciones de funcionar normalmente. Esta tesis, como ustedes saben, predomina en la jurisprudencia actual.

Refiriéndose al caso fortuito en que funda la defensa la inculpabilidad del hecho, añade el fallo: "El camión, motivo del accidente, según expresan los peritos de ambas partes, es una máquina modelo 1920, es decir, con más de veinte años de uso y con un recorrido estimado de 200.000 kilómetros. De esto se de-

https://argentoteca.blogspot.com

CULPA POR FALLAS MECANICAS

duce que se trata de un automóvil viejo, en los límites de la duración prevista, que por ello debía obligar a su propietario a preocuparse de posibles fracturas o fallas, La rotura del material no es caso fortuito, estaba dentro de lo previsible y debió suponerse. Asimismo, continúa, los peritos afirmaron que el desgaste o fatiga del material causado por una utilización continua y prolongada, puede causar en cualquier momento una falla mecánica.

Así sucedió en este caso —expresa el juez— tal como se comprobara en el laboratorio de ensayo, donde se estableció que la fisura del acero de la punta del eje, se había producido lentamente por los costados hasta quebrarse definitivamente en la oportunidad del accidente.

LOS TESTIMONIOS TAMBIEN ACUSAN

La indagatoria demostró, asimismo, que hubo negligencia en los propietarios del camión. En ese sentido declaró el chofer "que al vehículo no se le ha hecho reparación alguna en el último año, ni tampoco se le ha examinado la marcha". Otros testimonios esclarecen que no obstante haber tenido conocimiento de que el tren delantero no marchaba bien —precisamente en el engranaje de la dirección—, no tuvo la propietaria la precaución de hacer la revisión a fondo. De haberla realizado, se hubiese descubierto fácilmente que esa pieza estaba desgastada. También se pudo establecer que la demandada solo hacía revisar y reparar sus camiones cuando las fallas detenían la marcha. No había entonces periodicidad en los ajustes del taller.

SUMA DE EVIDENCIAS

Todas estas evidencias son, en suma, los dedos que acusan al propietario del automotor, que no debió desentenderse del funcionamiento de la máquina. Es por eso conveniente que anotemos sobre la "línea de llegada" de esta nota, las consecuencias jurídicas del fallo, que han sido aplicadas posteriormente por una generación de magistrados. [1]

1) Es principio generalmente admitido que los daños causados por desperfectos del automotor, como ser rotura de un eje, explosión de un neumático, desprendimiento de un aro de rueda, por tratarse de daños originados por la cosa y no con la cosa, se rigen por el artículo 1113 del Código que establece las obligaciones de quien tiene a su cuidado un vehículo.

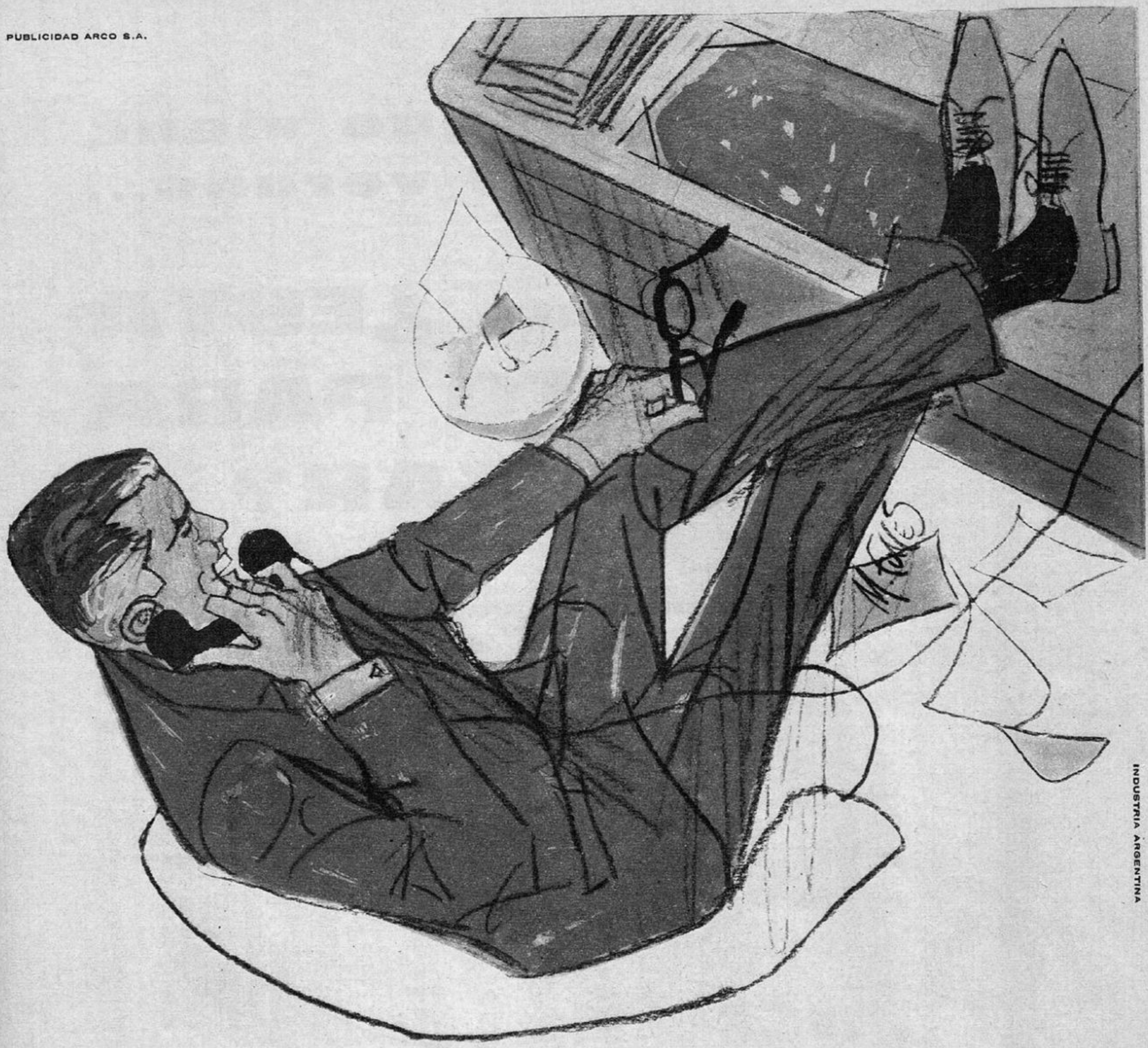
2) En estos juicios pesa sobre el dueño y a favor de la víctima, una presunción de responsabilidad, que persiste hasta que se demuestre lo contrario, ya que es aplicable el principio de la inversión de la prueba.

3) No constituyen caso fortuito los desperfectos de los vehículos automotores ni los descuidos en la conducción de éstos. *

(1) LA LEY, T. 30/99 y T. 112/80.

https://argentoteca.blogspot.com

PUBLICIDAD ARCO S.A.



INDUSTRIA ARGENTINA

¡JUVENTUD! ¡DINAMISMO! ¡SEGURIDAD!

Usted se sentirá **más joven, más dinámico, más seguro** y **más cómodo** vistiendo todo el día y todos los días el incomparable y varonil suspensor anatómico **Clíper.**

Fácil lavado - No se plancha - Dura mucho más

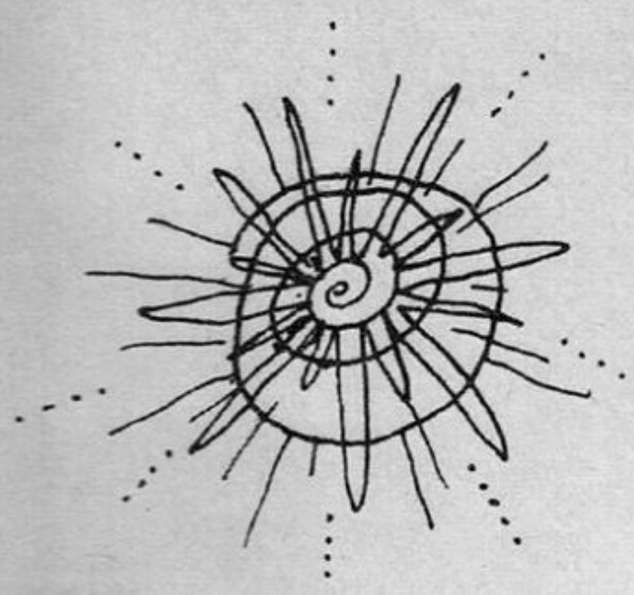
SUSPENSOR *Clíper* para todo uso

Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase

"FABRICAS LEILA" - CARRASCO 379 - TEL. 69-5076 - BUENOS AIRES

PARABRISAS ⊙ 65

https://argentoteca.blogspot.com

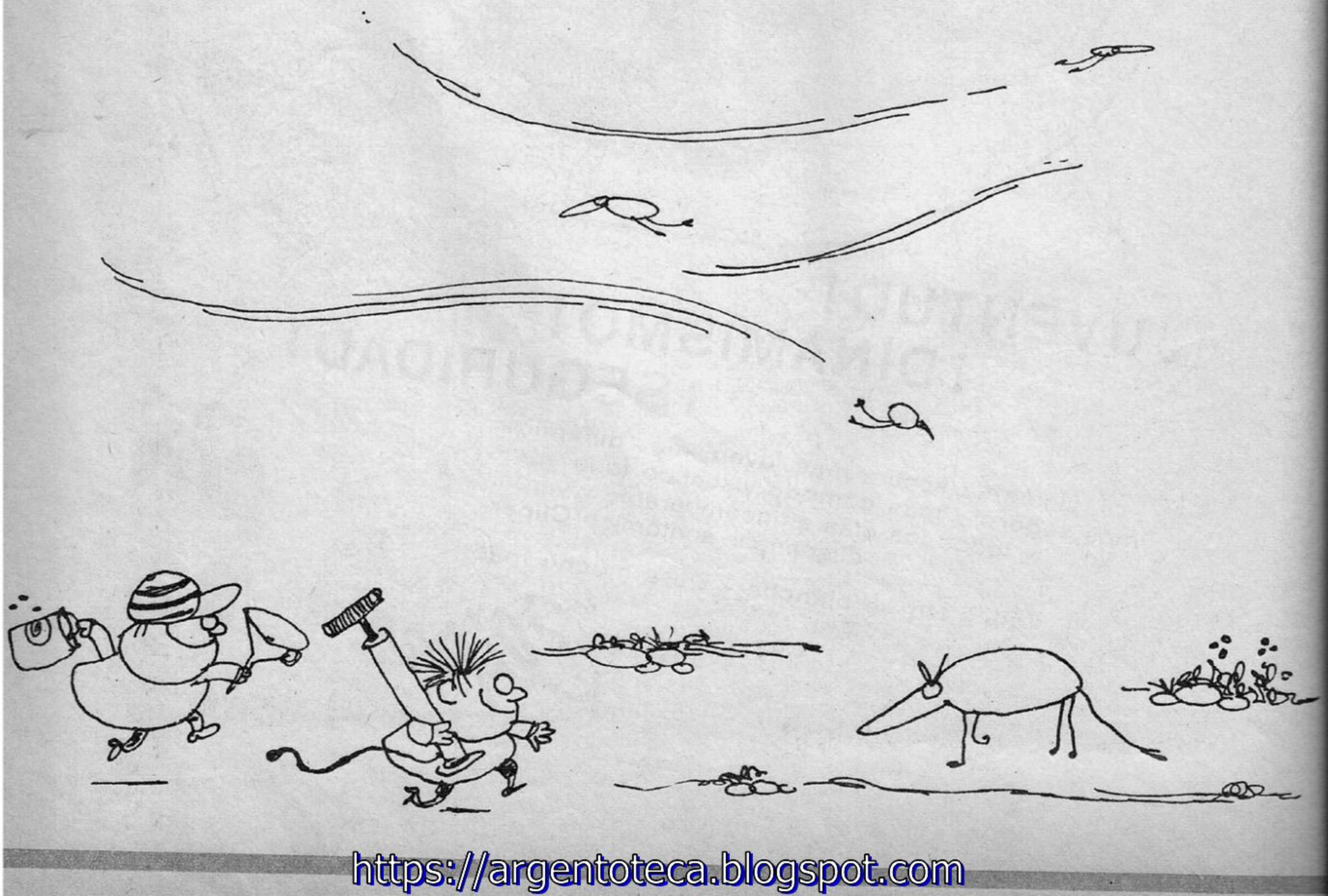


ahora que viene el verano...

su auto, ¿ESTA LISTO PARA LARGAR?

¿Vamos de veraneo? Sí, vamos, pero antes dediquemos dos días al automóvil que necesita que lo despierten suavemente de su letargo invernal...

Ilustraciones de OSKI



https://argentoteca.blogspot.com

Ya está haciendo calorcito, ¿no? Como para ir pensando en salir de vacaciones con el auto. Que es cuando mucha gente de pronto abre los ojos saltones y dice: "¿Qué tendríamos que hacer para preparar el cochecito? ¿Por qué no mandamos una carta a CORREO PARABRISAS?"

Lo que está muy bien, y para éso está el Correo, pero se acuerdan de escribir cuando ya tienen el viaje en puerta. Y como PARABRISAS no es un diario, lo más probable es que lean la contestación impresa cuando ya estén de vuelta...

Por eso nos anticipamos explicando a nuestros lectores qué es lo que conviene hacer cuando el calorcito comienza a apretar y la familia a pensar en viajar.

EL DESPERTAR

Hay que sacar el auto del letargo invernal y dejarlo a punto para viajes largos y ligeros de verano.

Comience por hacer una renovación de lubricantes. El manual le indicará con qué frecuencia hacer el cambio de aceite y qué graduación usar. Si no tiene manual, le recomendamos como norma general, y solamente a falta de información mayor, hacer los cambios cada 1.500 kilómetros en coches no equipados con filtro de aceite; de poseer este importante aditamento, haga los cambios cada 3.000 kilómetros. Estas cifras suponen un andar sobre camino pavimentado.

Algunos manuales especifican distintas viscosidades para invierno y verano. En la actualidad, esta prevención ha caído prácticamente en el desuso, tanto porque los motores están mejor hechos como porque los aceites también son mejores. Además, ya no se recomiendan las viscosidades que se estilaban hace 30 años; el SAE 30 y 40 de 1935 ha pasado al SAE 20 de la actualidad.

Sigue siendo recomendable, sin embargo, aumentar un grado de viscosidad para motores muy gastados; es decir, pasar de 20 a 30 ó 30 a 40 según las circunstancias.

No hay que olvidarse del diferencial, la caja de velocidades y todos los otros puntos de engrase indicados en el manual; caja de dirección, distribuidor, movimientos de suspensión, etc.

Haga engrasar el auto por completo y haga cambiar cualesquiera alemites que se hubieran caído.

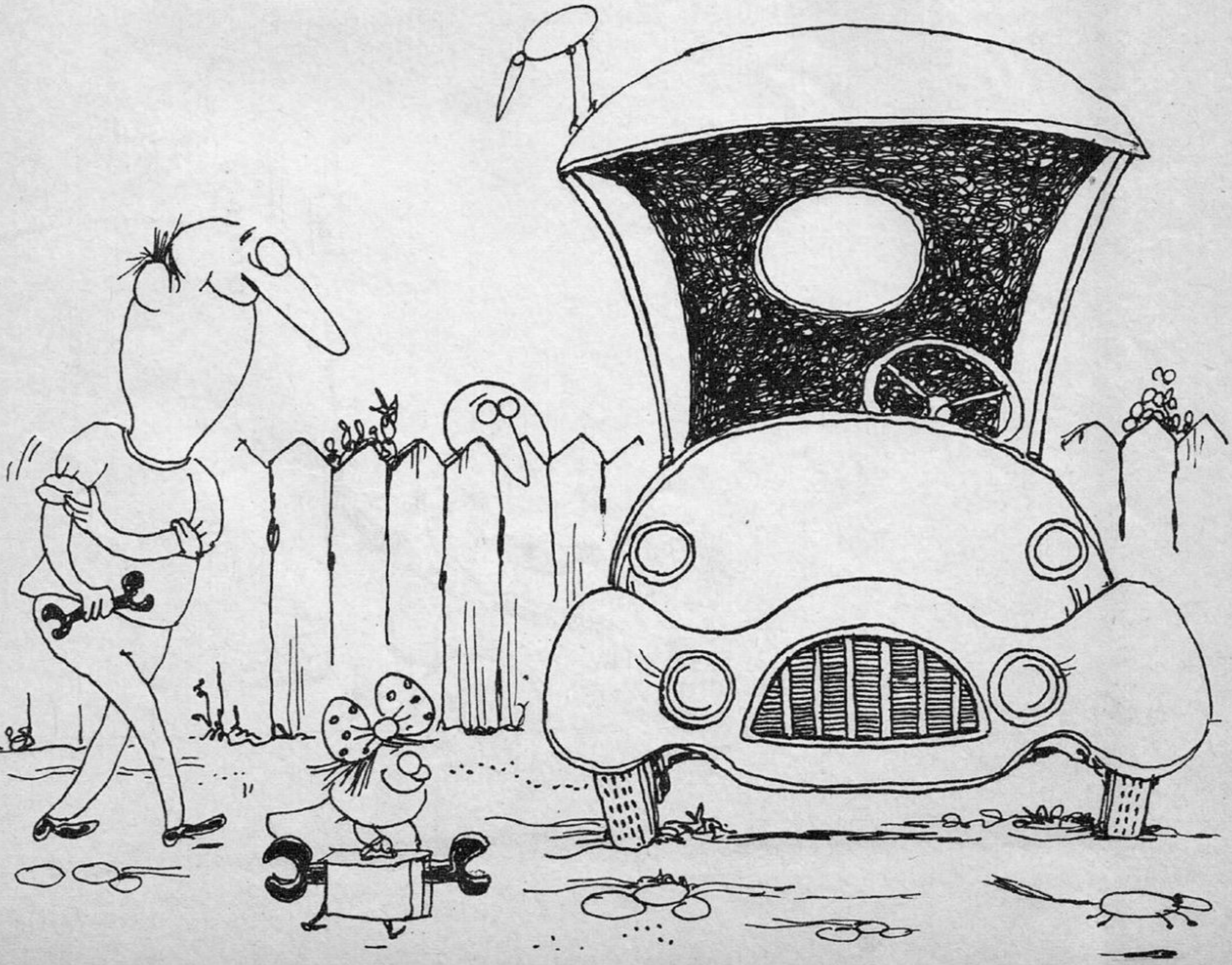
Haga verificar el estado de los cojinetes de ruedas y hágalos engrasar con grasa fibrosa, no con grasa común, la que "suda" al calentarse y al poco tiempo abandona completamente su alojamiento dejando la rueda sin lubricación.

De paso, métase Ud. en la fosa y revise cuidadosamente todo lo que va por debajo del coche; compruebe la ausencia de fisuras o roturas, tome los amortiguadores fuertemente en la mano, sacudiéndolos para determinar si hay o no movimiento perdido. Inspeccione los caños de freno para observar si se presentan o no pérdidas de líquido.

CAMISETA DE FRISA

Haga lavar el motor por fuera con kerosene, cosa de dejar limpio el block. Esto es importante porque la capa de grasa que habitualmente recubre los motores es un excelente aislante térmico y en más de una oportunidad ha sido factor agravante de estados proclives al recalentamiento.

Los filtros son los cancerberos in-



https://argentoteca.blogspot.com

sobornables de la limpieza interna de su motor. Si ha llegado el período necesario, cambie los cartuchos o lávelos, según el caso (los filtros de aceite son siempre de cartucho descartable, en cambio los de aire pueden ser renovados en algunos casos).

A medida que los motores van funcionando se van depositando residuos gomosos y carbonosos en los silenciadores y caños de escape. Con el tiempo, estos residuos adquieren una consistencia y volumen tales que atoran todo el sistema e interfieren seriamente el correcto funcionamiento del motor.

Es posible descarbonizar el caño y el silenciador, pero por lo general este proceso resulta terriblemente engorroso y lo más conveniente es proceder a la reposición lisa y llana de los elementos. Existen decenas de fábricas que se dedican a fabricar caños de escape y silenciadores; en los casos de coches de tipo muy difundido, puede hacerse el cambio completo por una suma de dinero menor de tres mil pesos. Y se sale con un sistema de escape "0 km.", limpio, libre de peligrosas fugas de gases, silencioso, y que ofrecerá tranquilidad durante unos cuantos años más. Un escape sucio no solamente reduce la potencia lenta, sino que aumenta sensiblemente la posibilidad de que el motor trabaje a una temperatura demasiado elevada.

¿QUO VADIS?

Lleve su coche a un concesionario de la marca, o un taller especializado, y hágale alinear la dirección. Conviene también que le balanceen las ruedas. Aproveche la coyuntura para inspeccionar cuidadosamente las cubiertas. Si nota alguna tajeada, con ampolla o con desgaste muy pronunciado en la banda de rodamiento, es hora de pensar en recauchutar, cambiar, o por lo menos pensar qué gomas pueden ir a la calle y cuál de auxilio.

Si la dirección tiene juego excesivo, conviene hacerla ver. El juego exagerado no solamente es cansador en largos viajes, sino que por otra parte puede ser motivo de rozamientos o aún choques a alta velocidad en carreteras angostas. Consulte con un taller de confianza sobre ese importante aspecto.

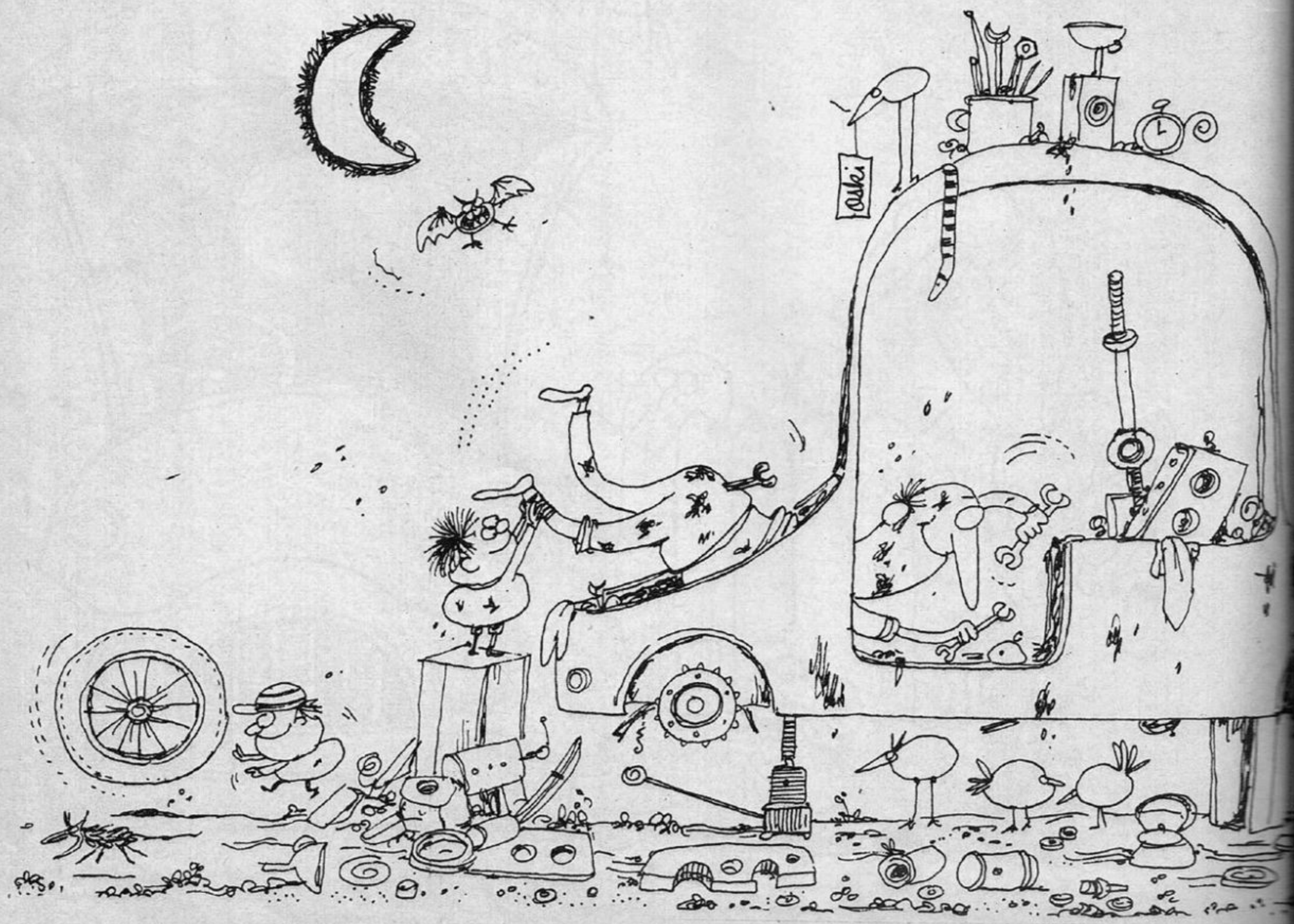
Ya algo hablamos sobre frenos. Compruebe el nivel de líquido y haga revisar la regulación. Haga sacar una campana; si las cintas son remachadas y están tan gastadas que los remaches pronto saldrán a la superficie, es aconsejable hacer forrar los patines de nuevo. Revise también cilindros, sopapas, etc.

No olvide hacer regular bien el freno de mano. Siempre es importante, más que nada si usted piensa viajar a zonas de serranía.

AGUA ¿VA?

Esta es una ocasión tan buena como cualquier otra para lavar el sistema de enfriamiento. Abra la tapa del radiador y el grifo de purga y deje correr el agua mientras el motor regula despaciosamente. De paso lave bien el panal y compruebe la existencia eventual de pérdidas. Inspeccione también las mangueras de agua y sus abrazaderas. Verifique la tensión de la correa del ventilador, cambiando la unidad si resultare muy deteriorada a simple vista.

Nunca está de más comprobar el correcto funcionamiento del termostato, desmontándolo del motor y co-



https://argentoteca.blogspot.com

locándolo en una vasija con agua que se irá calentando al fuego. El termostato debe abrir al alcanzar una temperatura determinada (generalmente del orden de los 75 grados) y cerrar nuevamente cuando, apagado el fuego, el agua se enfríe.

LAS CHISPAS

El sistema eléctrico del coche debe recibir una prolija atención. Revise la luz de platinos, lime los contactos y cambie el platino móvil (martillo) si parece aconsejable hacerlo. Inspeccione cuidadosamente todo el manojo de cables. Si hay cables con la aislación rajada, cámbielos. Después de un tiempo se impregnan de vapor de aceite y pierden parte de su condición de aislantes.

Quite las bujías. Hágalas arenar o cámbielas si su kilometraje es superior a los 15-20.000. No se fíe de su aparente buen estado, porque las bujías envejecen lentamente.

Si tiene sospechas del condensador, cámbielo, o al menos tenga un repuesto en la gaveta, por las dudas.

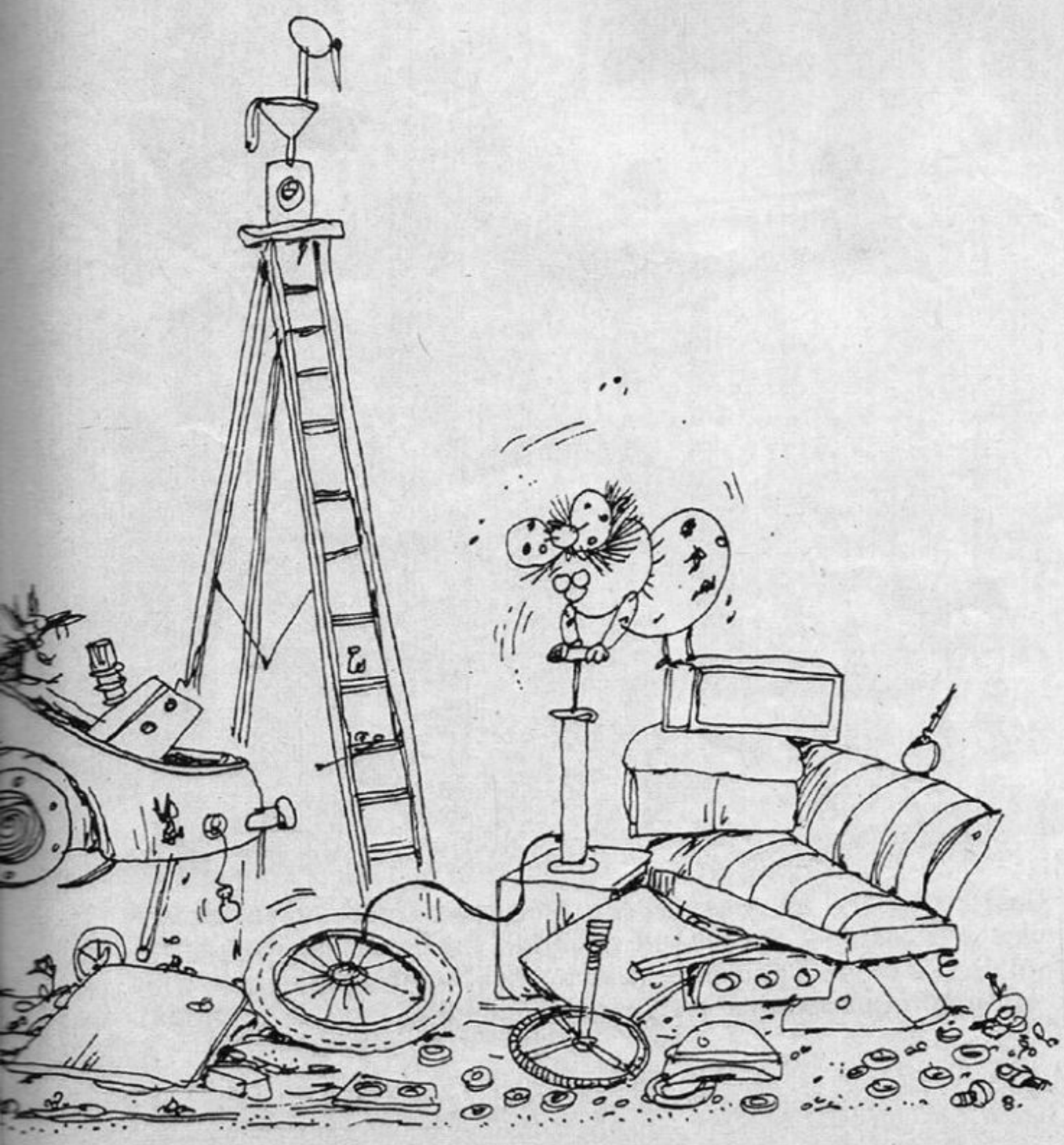
Saque afuera la batería. Verifique el nivel de agua y haga determinar la densidad de carga mediante un densímetro. Lave los terminales con agua caliente, limpie los bornes con papel de lija fina, y al colocar los terminales, cúbralos con vaselina o algún preparado comercial que se expenda a tal efecto.

Después, siempre quedan los detalles. ¿Andan bien los instrumentos? Si tiene lucecitas indicadoras, controle que anden bien (con el contacto prendido y el motor parado, deben encenderse las luces de aceite y encendido).

¿Qué tal andan los faros? Conviene verificar su alineación. ¿Tiene luces de posición con bombitas quemadas o contactos sueltos? En primer lugar, esto es peligroso. En segundo, en ruta las camineras hacen frecuentes verificaciones con multas para infractores.

Controle los amortiguadores, si andan bien, que no estén sueltos. Si son del tipo recargable, vea la necesidad de cargarlos.

Claro, es muy posible que usted no haga nada de todo esto. Pero entonces no se queje si tiene que pernoctar en el hotel "25 de Mayo" de Villa Carancho Lastimado... *



AROS PARA PISTON
RAMCO
"PARA DARLE UNA MANITO"

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

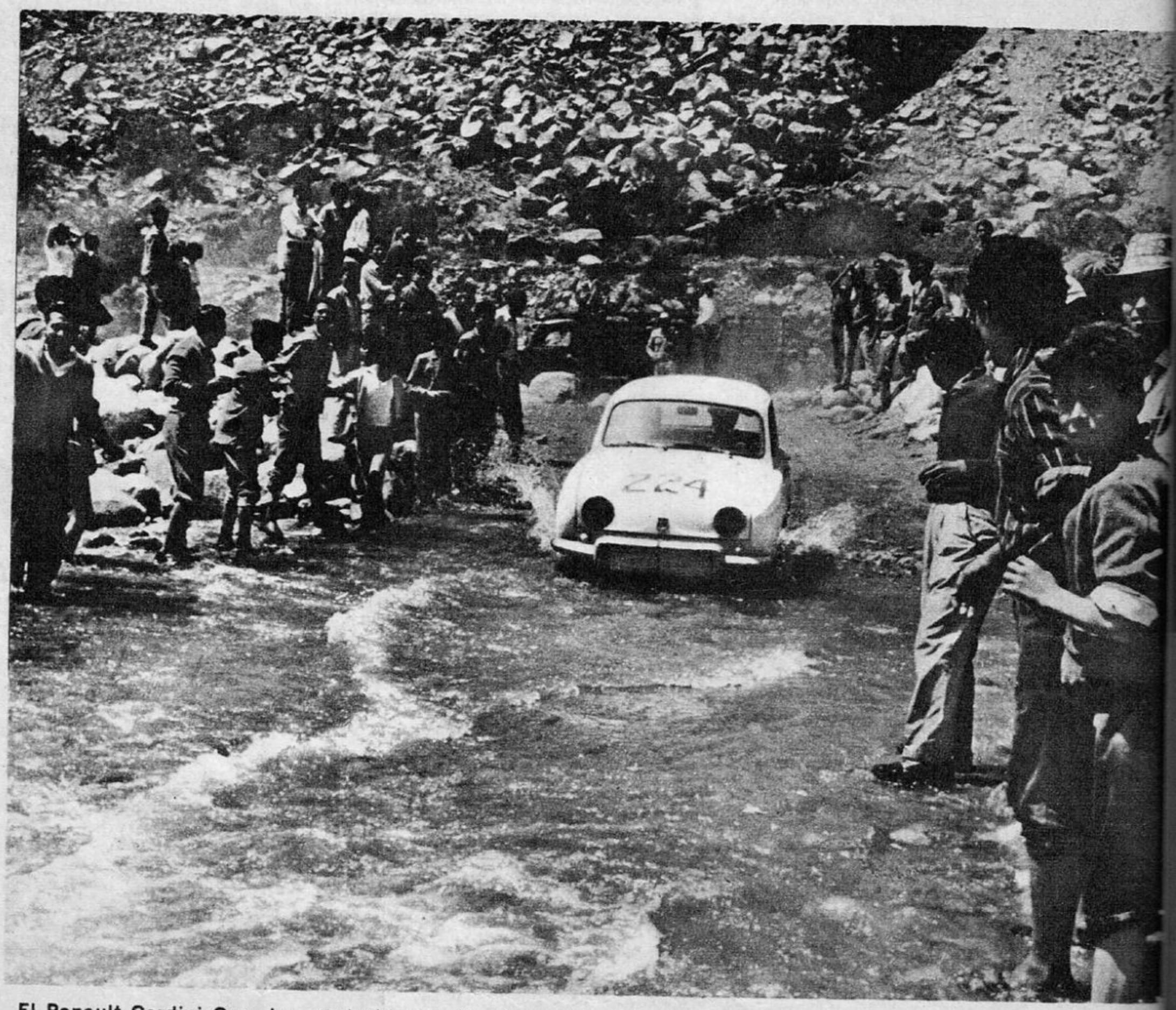
Y AGENTES EN TODO EL PAIS

https://argentoteca.blogspot.com

Los expertos, que conocen de motores,

¡El Renault Ganador-en su categoría-en

El GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO de la República Argentina es una abrumadora prueba reservada para coches de turismo mejorado. El VII Gran Premio se corrió en sólo 6 días, sobre un recorrido de 4.600 km. Serpenteando a través de traicioneros pasos en la montaña y espeluznantes vueltas en horquilla, un Renault Gordini equipado con bujías Champion superó todos los obstáculos para terminar primero en su categoría, aventajando también a las dos categorías superiores.



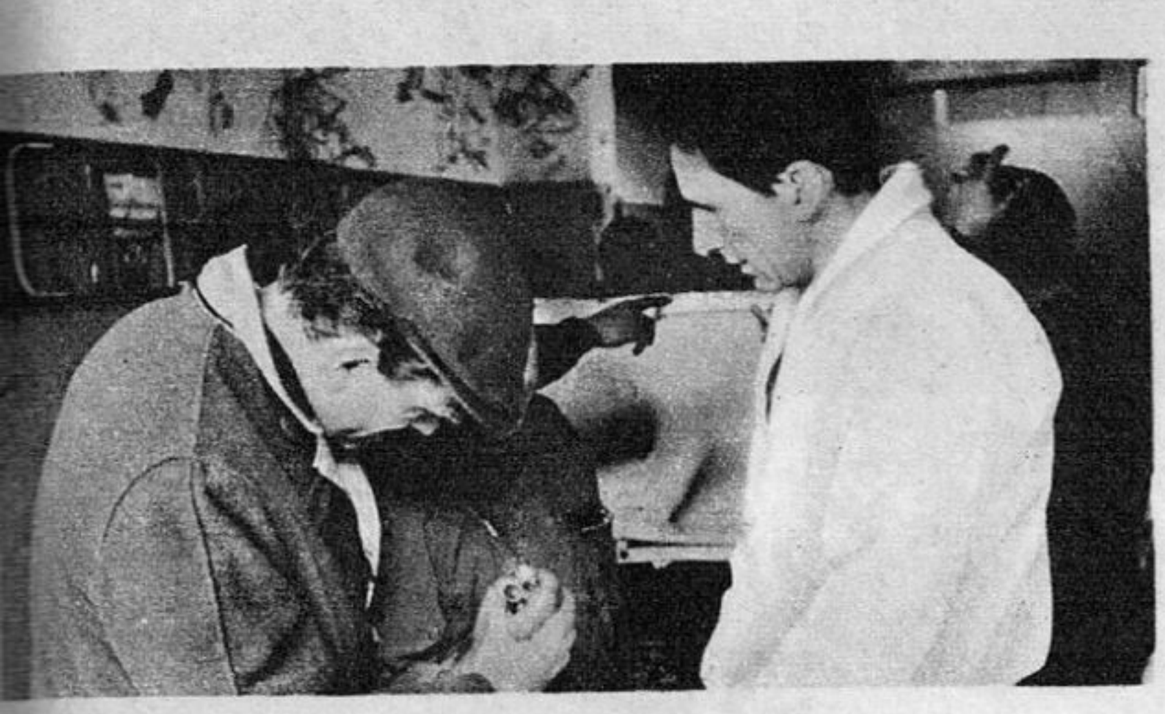
El Renault Gordini Ganador conducido por Gastón Perkins atraviesa el Río Miranda sembrado de rocas—sólo uno de los múltiples obstáculos en el viaje a la victoria. El Renault ganador, fabricado por Industrias Kaiser Argentina, obtuvo el máximo rendimiento de sus bujías Champion. (Las bujías Champion son instaladas por más fabricantes de automóviles en todo el mundo que las dos marcas de bujías que le siguen, juntas).

https://argentoteca.blogspot.com

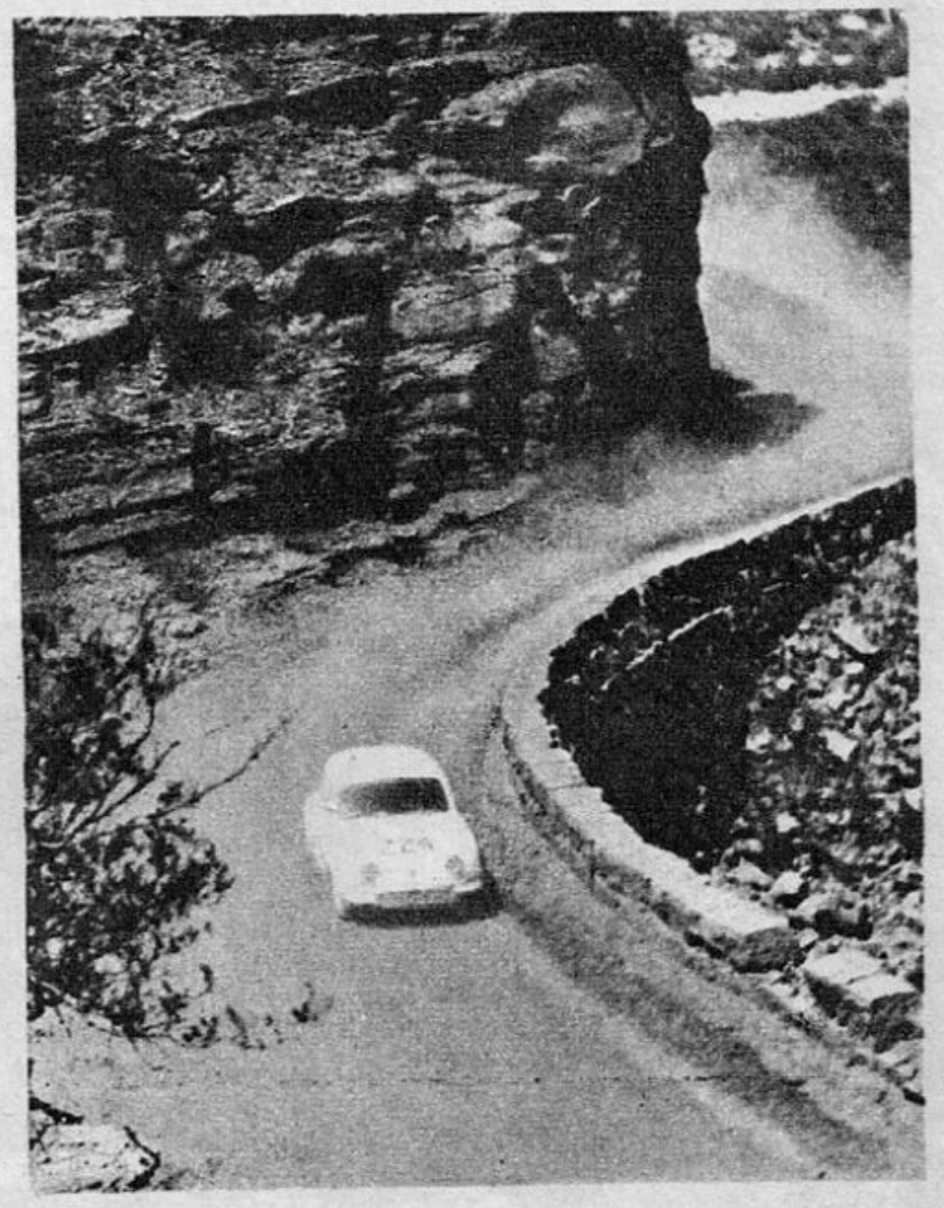
eligen bujías plateadas Champion para...

la carrera más violenta de Sudamérica!

El Renault Gordini de Perkins trepa por un camino barroso de montaña antes del cruce de la inhóspita Pampa de Achala. Pese a las elevadas alturas sobre el nivel del mar y las casi intransitables condiciones en algunos tramos del camino, Perkins condujo con toda felicidad a su Renault equipado con bujías Champion.

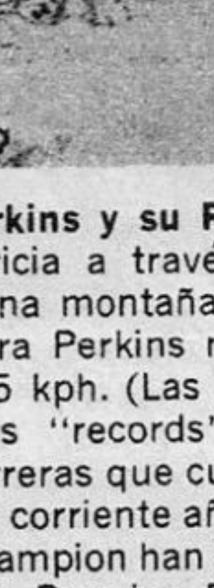


Gastón Perkins (derecha) y Horace Steven, de Industrias Kaiser Argentina, examinan las bujías Champion y las encuentran en perfecto estado de funcionamiento. Corredores y mecánicos solamente disponían de una hora para acondicionar el vehículo después de cada etapa. Debido a esto y a muchos otros inconvenientes de la competencia, tres de cada cuatro coches que emprendieron la carrera se vieron forzados a abandonarla.



Perkins y su Renault Gordini arremeten con pericia a través de vueltas en horquilla en piena montaña. Durante una etapa de la carrera Perkins marcó una velocidad media de 145 kph. (Las bujías Champion han obtenido más "records" de velocidad y triunfos en carreras que cualquier otra bujía. En lo que va del corriente año, coches equipados con bujías Champion han ganado los primeros cinco Grandes Premios Europeos corridos en Mónaco, Holanda, Bélgica, Inglaterra y Francia.)

Y ahora usted puede también colocar bujías Champion de rendimiento comprobado en su propio coche. Las hallará disponibles en estaciones de servicio, talleres y negocios de venta de repuestos en todo el país. Cualquiera sea la marca de coche que usted maneje, hay una bujía Champion especialmente diseñada para brindar rendimiento máximo en el motor de su coche.

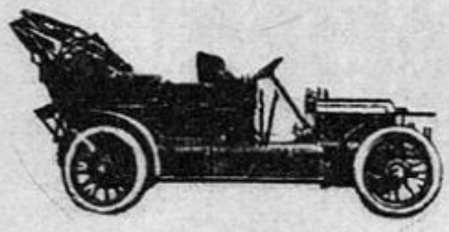


CHAMPION

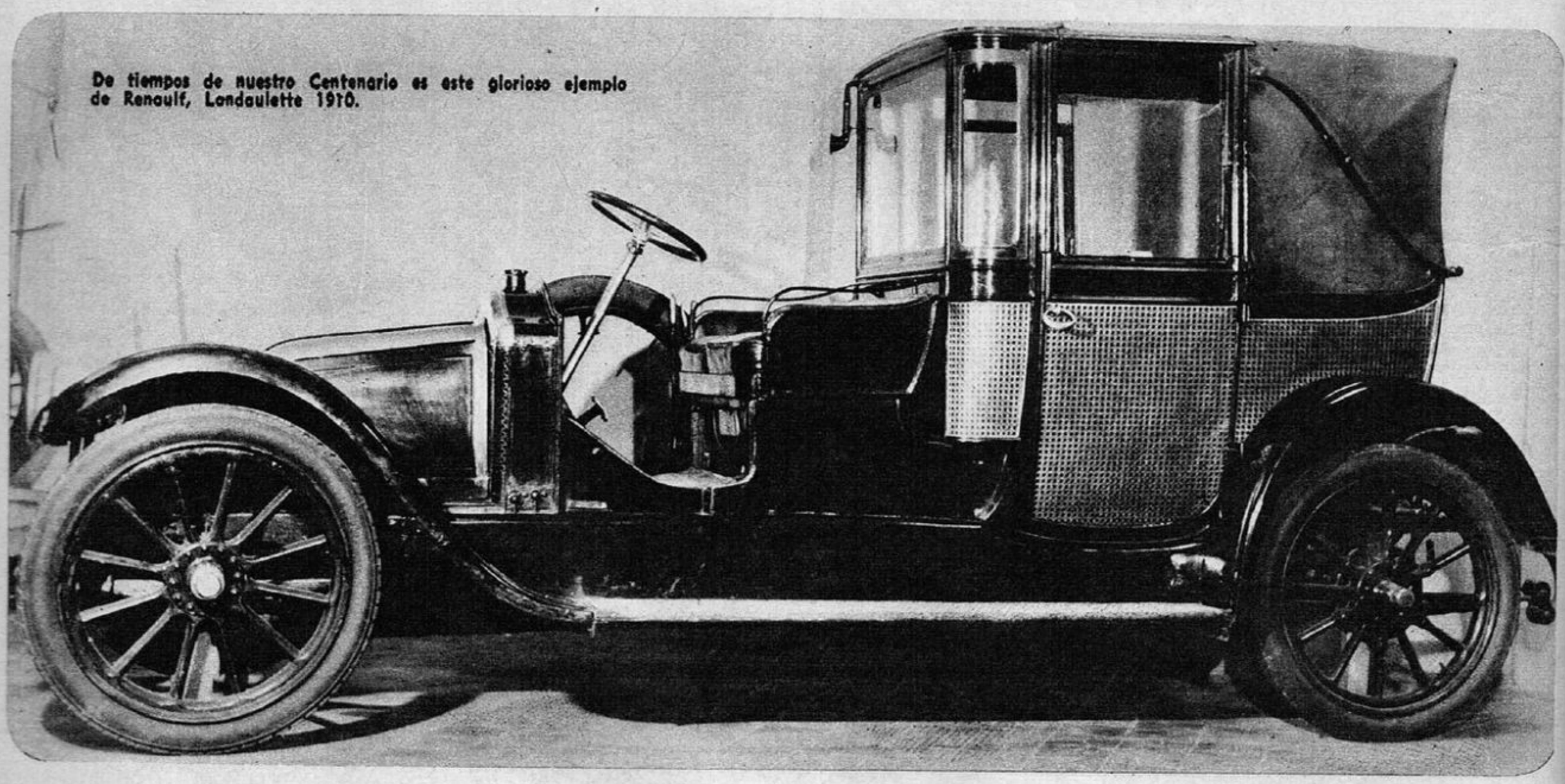
LAS BUJÍAS MUNDIALMENTE FAVORITAS EN AIRE, MAR Y TIERRA

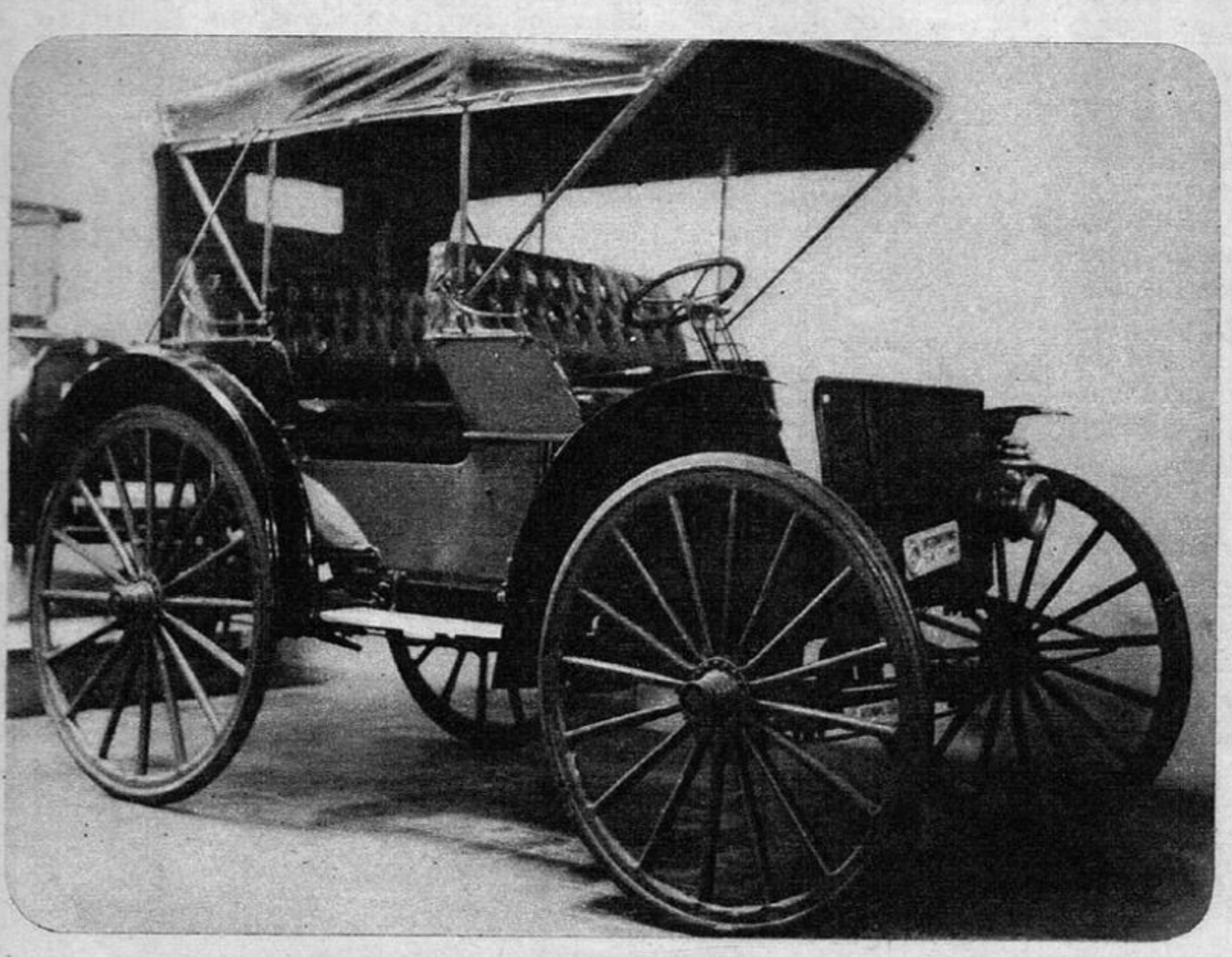
https://argentoteca.blogspot.com

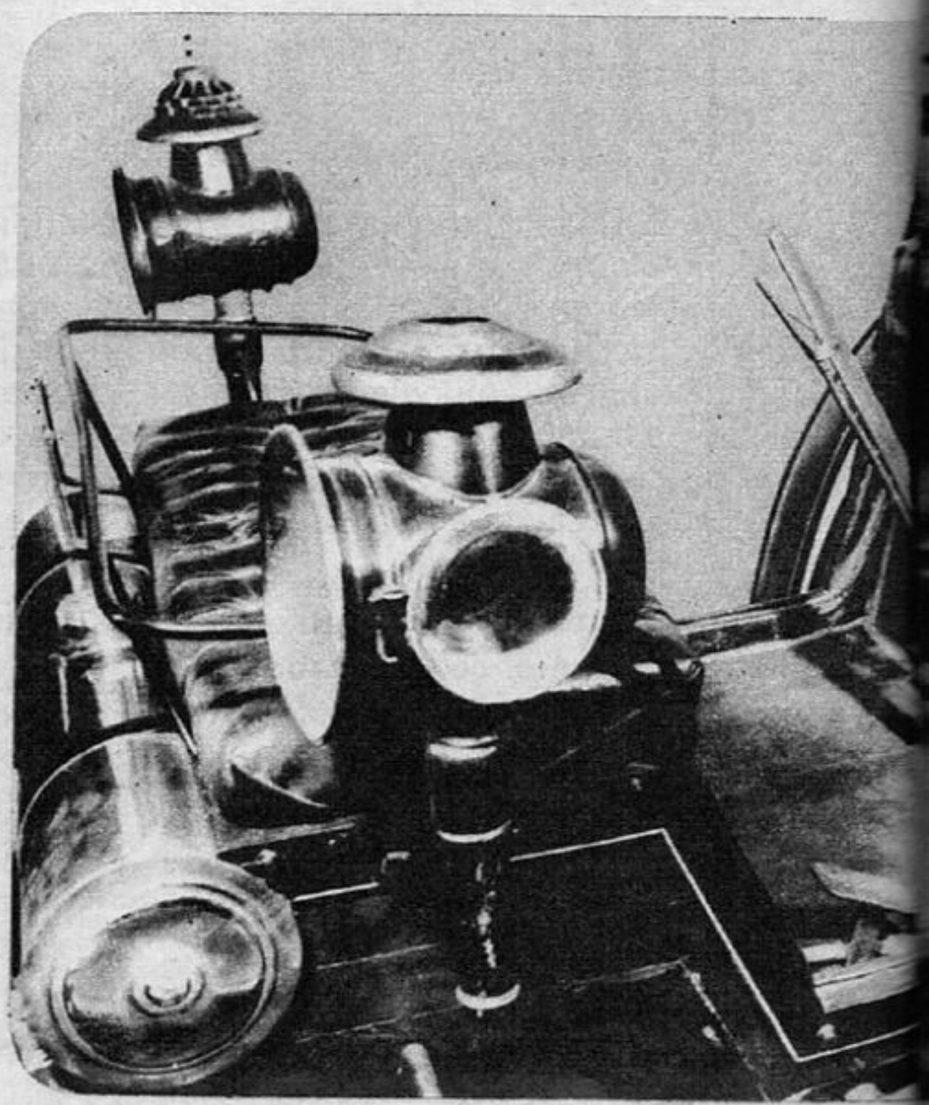
MUSEO DE LUJAN



SALA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO







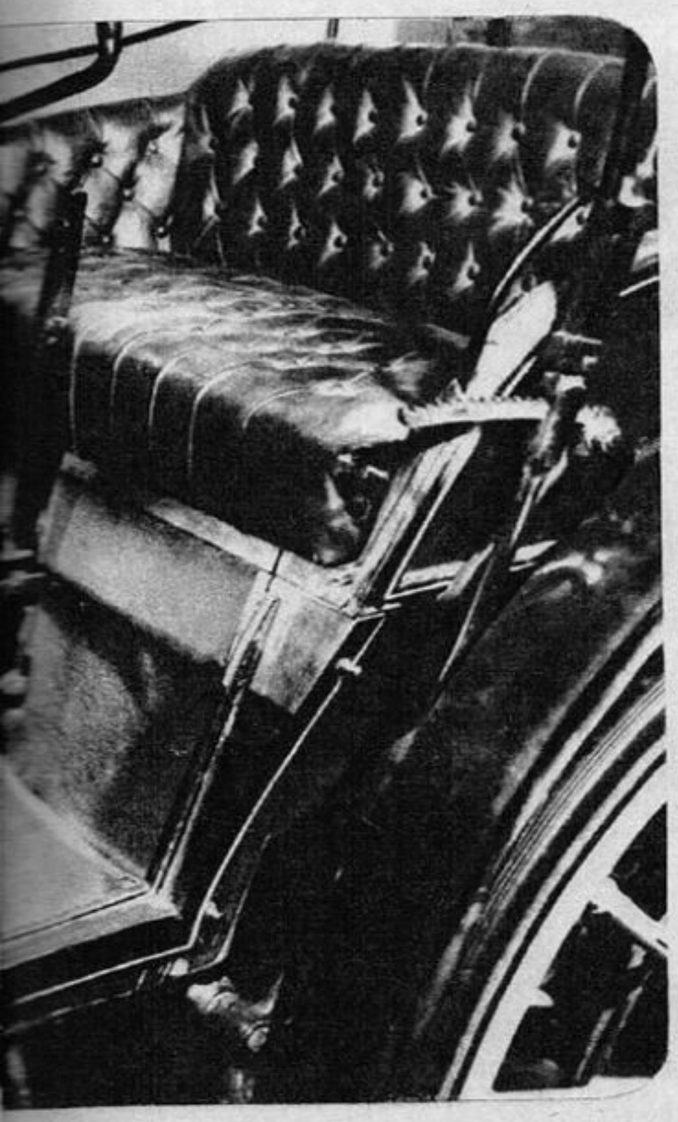
https://argentoteca.blogspot.com

En manos insensibles, se van perdiendo trozos de nuestra historia. Urgentemente, algo debe hacerse para preservar estos coches que se están estropeando poco a poco

Por HORACIO SPERATTI

De tiempos de nuestro Centenario es este glorioso ejemplo de Renault, modelo Landaulette de 1910. Como los otros coches del Museo, poco a poco el tiempo y el descuido van anulando la prolija reconstrucción de que fueron objeto, hace ya algunos años, estos ejemplos de glorias pasadas. En un tiempo pertenecieron al Museo del Automóvil Club Argentino, y estuvieron mejor cuidados y mantenidos.

El "buggy" International de 1907 respondía a una concepción técnica muy difundida en la época en los Estados Unidos. Motor de dos cilindros y ruedas de gran diámetro con rayos de madera. Abajo derecha: el Daimler vis a vis de 1890. Tres palancas, manubrio de dirección y un pedal. El conductor mira a sus acompañantes y más allá de éstos, la ruta o las arboladas calles de la época.



El hombre construye para el futuro y para proyectar su obra se apoya en el pasado. El pasado se realiza a través de la tradición oral, la historia escrita y los objetos materiales perdurables. Para conservar estos últimos han sido creados los museos. El advenimiento del automóvil representa un hecho capital en la historia del mundo por su importancia como factor de transformación social, como factor de progreso en general y por ser —el automóvil en sí— uno de los más altos exponentes de la capacidad humana de creación. Esta argumentación apoya la necesidad de conservar en museos también a los automóviles más representativos de cada época, junto con aquellos a que, por diversas razones, pueda atribuírseles valor histórico. En nuestro país solamente el Automóvil Club Argentino ha enfrentado esta responsabilidad de conservar automóviles; veamos cómo.

En 1943 el Automóvil Club organizó una exposición automovilística retrospectiva en la que los principales expositores fueron los señores Alberto y Guillermo Fehling y Eduardo Escasany. Así comenzó la historia, dado que, mediante compras o donaciones, estos vehículos quedaron en poder del Automóvil Club. Al principio no recibieron especial atención, pero en 1950 un grupo de entusiastas conocedores del tema, dirigió el paciente y delicado trabajo de reconstrucción, y la mayoría de los vehículos que pasaron por sus manos alcanzaron un estado de perfección comparable al de piezas de las mejores colecciones del mundo: partes mecánicas restauradas según especificaciones de origen, perfecto funcionamiento del motor, luces, instrumental y demás mecanismos, recuperación de piezas modificadas o dañadas a lo largo de la vida del vehículo, etc.

La intervención del A.C.A., que tuvo lugar en 1956, desplazó a este grupo de especialistas, y desde entonces los automóviles del naciente museo fueron abandonados. Amontonados en el quinto piso del edificio central, quedaron durante años sin cuidado alguno y sin control; allí fueron dañados, golpeados y despojados de sus faros, instrumentos, tapas de bronce y piezas diversas. Hace un par de años fueron arrastrados hasta la filial Belgrano del A.C.A., donde a través de claraboyas rotas recibieron lluvias y restos de materiales de construcción, provenientes de obras vecinas. Los mejor conservados eran sacados periódicamente para ser llevados a exposiciones, prestados a teatros, etc. En diciembre de 1960 fueron expuestos —¡a la intemperie!— en los terrenos de la Sociedad Rural, en Pàlermo, durante la realización del Salón del Automóvil.

Finalmente, el actual gobierno de la provincia de Buenos Aires cedió al Automóvil Club Argentino, una de las salas del Museo Colonial e Histórico "Enrique Udaondo", en el ángulo norte de la plaza que enfrenta a la basílica de Luján. Allí fueron llevados los maltratados veteranos, inaugurándose al público la exposición el 14 de diciembre de 1963.

La sala expone exclusivamente automóviles, y las 22 unidades expuestas ocupan prácticamente todo el lugar disponible. Cabe señalar que en el edificio central del A.C.A. han quedado nueve automóviles que no han sido restaurados.

Para su exposición al público estos automóviles han sido parcialmente reparados, por lo menos en sus fallas más evidentes. Pero el trabajo no ha sido encargado a especialistas ni tampoco supervisado por gente entendida en el difícil arte de la conservación de antigüedades. Ni siquiera se han preocupado de comprar cubiertas para aquellos automóviles que carecían de ellas, montando sobre sus ruedas ridículas bandas de rodamiento recortadas de cubiertas viejas. Muchos de ellos carecen aún de faros; a otros les han sido colocados faros que no corresponden al modelo ni al origen del vehículo. ¡Las tapas de radiador faltantes han sido adheridas con resina epoxy! Levantar el capot es recibir una evidencia más del descuido y el mal

https://argentoteca.blogspot.com

trato que han recibido estos valiosos ejemplares: la suciedad impera, y debajo de ella se esconden piezas rotas o faltantes.

Faltaría aún hablar de los automóviles que pertenecen al Museo Histórico de Luján. Son cuatro, y todos ellos de importante valor coleccionable, además de su valor histórico. Aparentemente no han recibido ningún cuidado desde que fueron puestos en exhibición y lucen el mismo doloroso abandono de todo el resto del museo. A pesar de los problemas comentados en los vehículos expuestos por el A.C.A., la sala de esa institución es la única de todo el museo que evidencia limpieza y cuidados periódicos.

LOS AUTOMOVILES

La colección del Automóvil Club Argentino se integró con unidades que se fueron consiguiendo sin discriminación de su lugar en la historia del automóvil. Es así que los automóviles expuestos cubren el período comprendido entre el nacimiento del automóvil y el comienzo de la primera guerra mundial; son los que los especialistas llaman "veteranos" y "eduardianos" (por Eduardo VII, de Inglaterra). Hay ejemplares de gran valor por su significación o su rareza, como el Daimler de 1890 y el Schacht norteamericano de 1905; otros, representativos de una época y de un país, como los Renault, el International o el Cadillac de 1911; se incluyen dos ejemplares de "cyclecar", equivalentes en su época a nuestros utilitarios: un Swift, inglés, y un Wanderer "Pupchen", alemán. Y hay también ejemplares valiosos y dignos de ser exhibidos si sobrara espacio, mano de obra capacitada y dinero, pero que, por significar una repetición, podrían ser reemplazados por ejemplares más importantes. Tal sucede con algunos Renault, Panhard y varios productos norteamericanos. Porque el Museo del Automóvil debería dar un panorama más completo del desarrollo del automóvil en el mundo y en nuestro país, y además de los muchos ejemplares del pasado lejano y cercano de allí, deberían exponerse, faltan ejemplares de los períodos denominados "vintage" (1920 a 1930) y "post-vintage" (1931 a 1939), quizá los más importantes de toda la historia del automovilismo. Recordamos que los mejores ejemplares de Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Isotta-Fraschini, Duesenberg, Pierce-Arrow, Bugatti, Bentley, Delage, Lancia, etc., fueron producidos en esos años. Nada de eso encontramos en Luján, aunque por cierto existen, pues los vemos a menudo muriendo por las calles o en manos de celosos coleccionistas. El poder económico del Automóvil Club Argentino debería ser utilizado en este caso, para evitar que algunos valiosos ejemplares sean destruidos o vendidos al extranjero.

QUE SE PUEDE VER EN EL MUSEO

Omitiendo las láminas decorativas que son de mal gusto, pretendidamente caricaturescas y llenas de errores, el Museo de Luján expone la colección de automóviles más importante del país. No hay carteles explicativos que ilustren al visitante sobre la importancia de cada pieza allí expuesta o sus características técnicas, pero el atractivo de la exposición es tal que su público supera en número e interés al de cualquiera de las otras salas. Para el lector interesado recomendamos observar el Daimler 1890 que perteneció a Alberto Fehiling y que es la pieza fuerte del museo por su antigüedad y por su valor histórico (el primer automóvil práctico de cuatro ruedas con motor de combustión interna fue construido por Daimler en 1886), el De Dion-Bouton 1903, monocilíndrico que utilizaba ya, el más tarde famoso eje trasero con diferencial suspendido que lleva el nombre de su constructor; el Schacht 1905, raro vehículo de fina construcción que une a características típicas del carruaje, detalles mecánicos que hoy consideraríamos de avanzada; un Ford T 1908, que pertenecía a la primera serie producida; un magnífico Renault 1911 Landaulette, que une a su calidad mecánica y a su pureza de líneas de lujo con que se han realizado sus detalles, especialmente la pintura y los interiores; un valiosísimo Fiat 18/24 de 1908, modelo de carácter deportivo y de imponente tamaño; un Holsman de 1903 de enormes ruedas de carruaje y transmisión de correas cilíndricas.

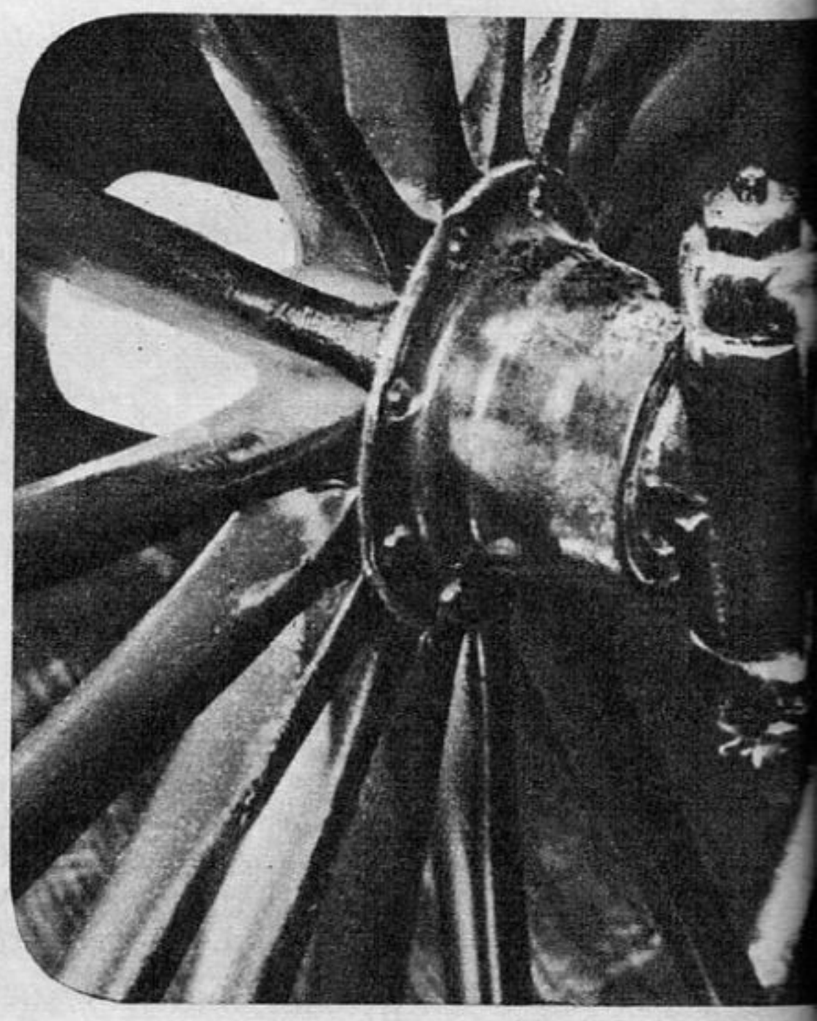
En la parte histórica del Museo hay otro International 1907; el Pierce-Arrow que utilizó el presidente Uriburu; la limousine Packard 1934 que usó el cardenal Pacelli en el Congreso Eucarístico de 1934, y el Ford T 1921 que regalaron al presidente Frondizi en su viaje a los Estados Unidos.

Una placa especifica nombre, año de fabricación y país de origen de cada modelo, pero demasiado a menudo estos datos no son reales. Por ello acompañamos el catálogo completo de los automóviles que se exhiben en el Museo de Luján. *

MUSEO COLONIAL E HISTORICO ENRIQUE UDAONDO

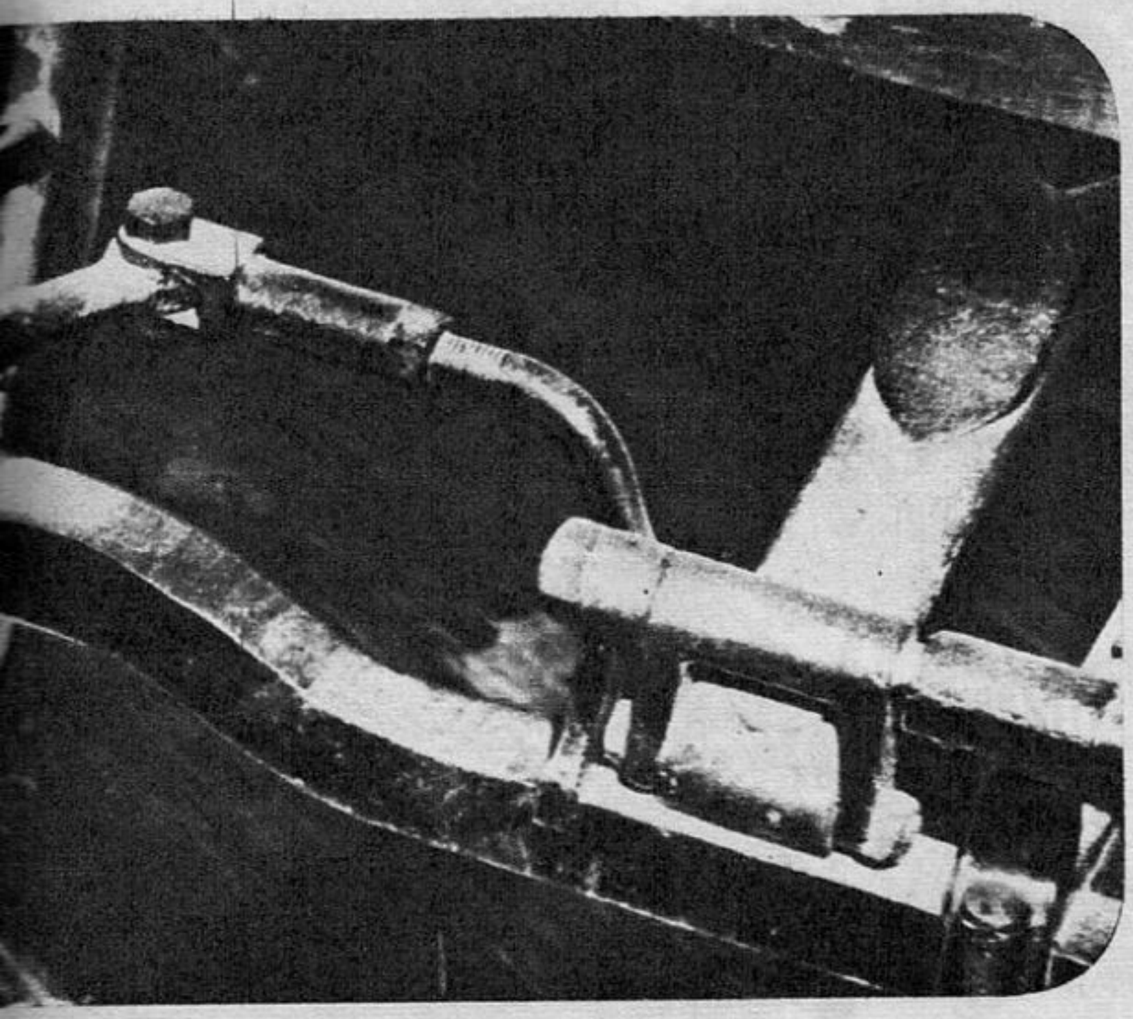
MARCA	FECHA DE FABRICACION INDICADA	REAL	ORIGEN	Nº CIL.	MODELO
Ford	1921		E. Unidos	4	
International	1905	1907	E. Unidos	2	Charré
Packard		1934?	E. Unidos	8	Limousine
Pierce-Arrow		1930?	E. Unidos	8	Double Phaeton
SALA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO					
Austin	1911		Inglaterra	2	Torpedo
Cadillac	1904	1904	E. Unidos	2	"B"
Cadillac	1917	1912	E. Unidos	4	Double Phaeton
Daimler	1892	1890	Alemania	2	Vis á vis
Daimler (1)	1887	1890/92	Alemania	1	
Daimler	1912	1908/10	Inglaterra	6	Limousine
Darracq	1904	1902	Francia	1	
De Dion-Bouton	1901	1903	Francia	1	
Dodge	1915	1916	E. Unidos	4	Double Phaeton
Fiat	1908	1908	Italia	4	Torpedo
Ford	1908	1908	E. Unidos	4	"T"
Holsman	1898	1903	E. Unidos	2	Charré
International	1903	1907	E. Unidos	2	Charré
Lion-Peugeot	1904		Francia	1	
Panhar-Levassor	1908	1908	Francia	4	Landaulette
Lanhard-Levassor	1904		Francia	4	Limousine
Peugeot	1903	1905	Francia	1	"AG"
Renault	1910	1910	Francia	4	"CB" Landaulette
Renault	1911	1911	Francia	4	"CB" Limousine
Schacht	1902	1905	E. Unidos	2	
Swift	1908		Inglaterra	2	Cyclecar
Wanderer	1911	1911	Alemania	4	"Pupchen" Cyclecar

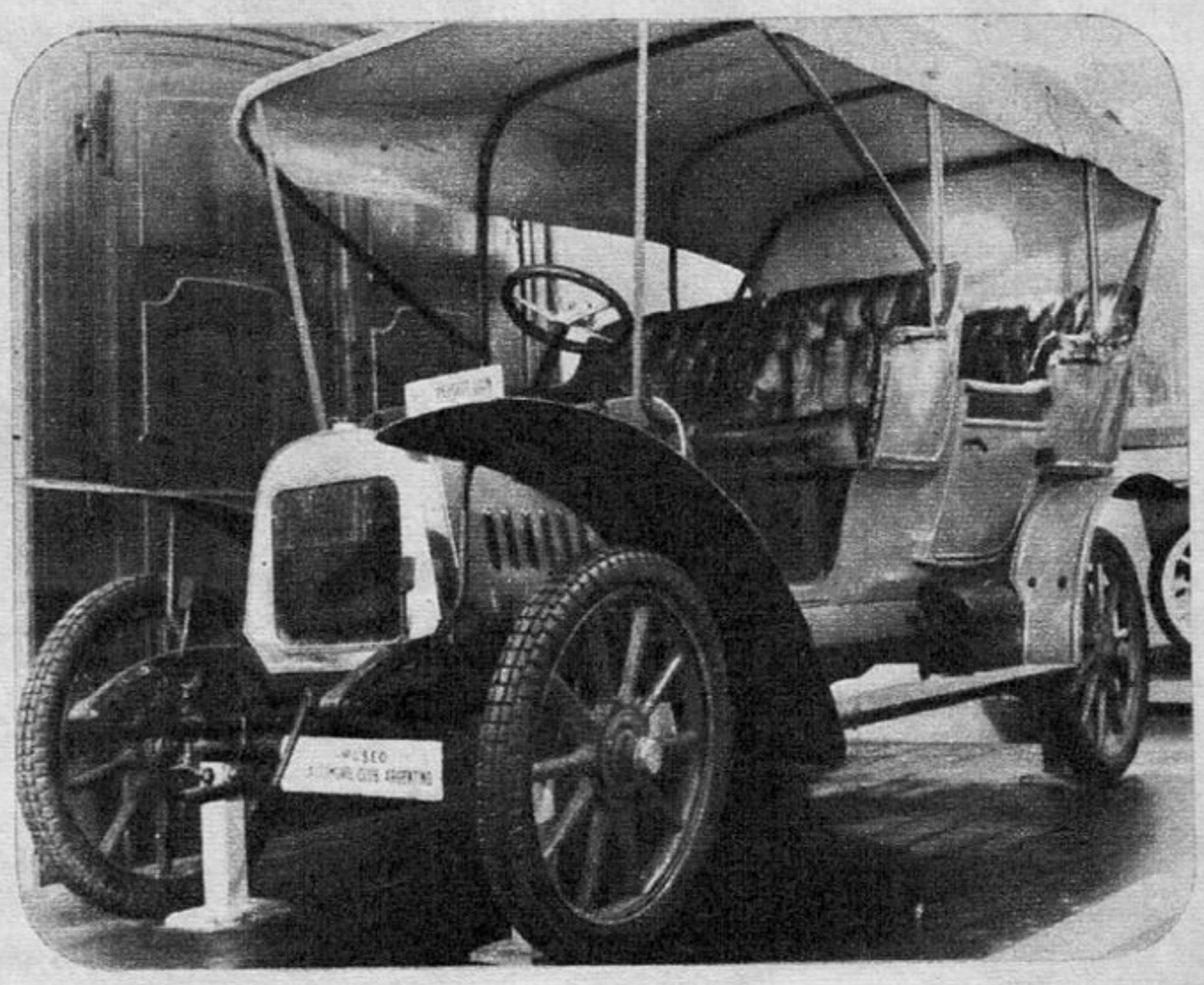
(1) Indicado como Benz 1887.



https://argentoteca.blogspot.com

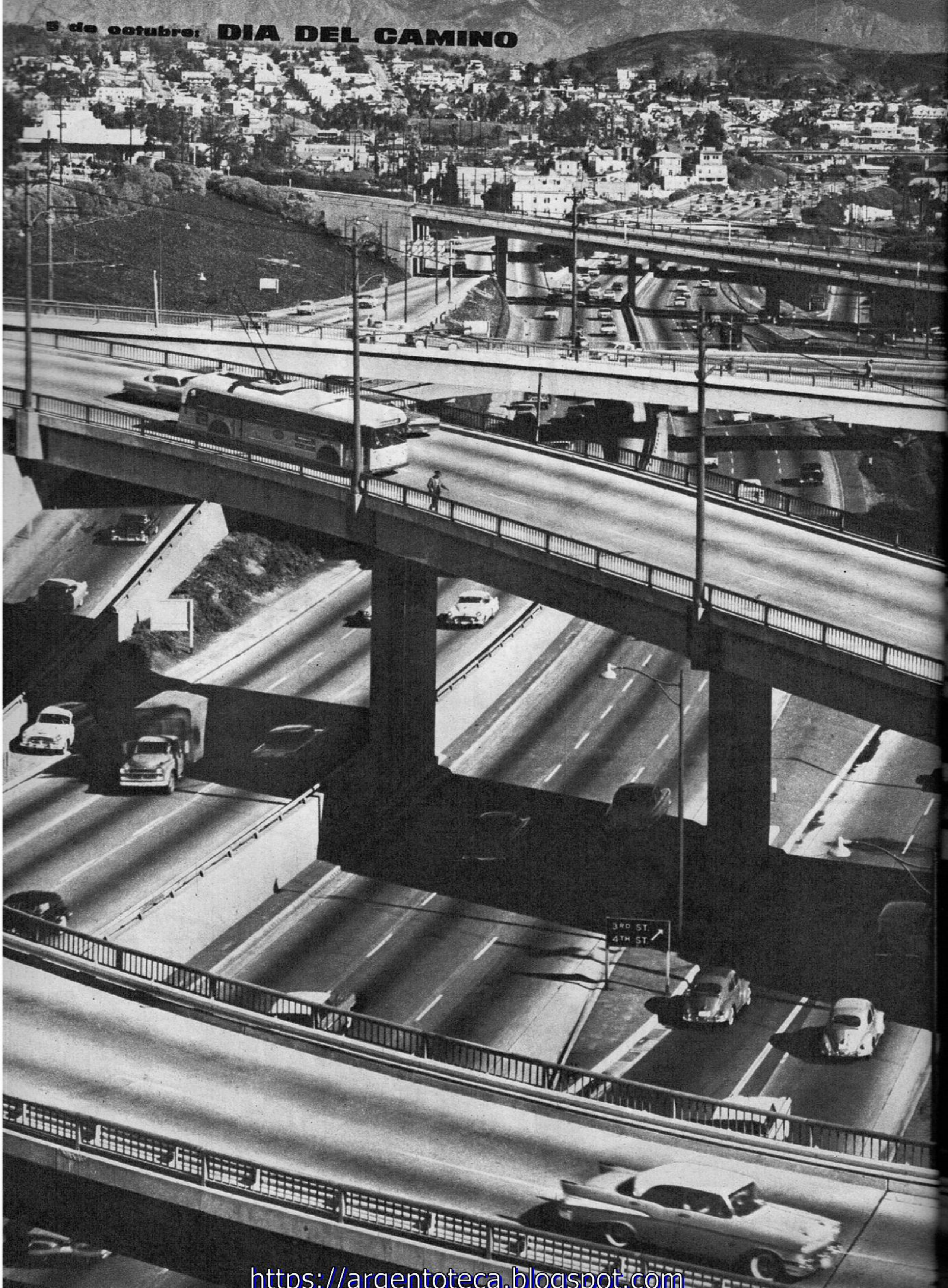
Arriba: todo el arte del siglo XIX reflejado en el costado del asiento de esta limousine Panhard. Derecha: también el motor del Renault 1910 luce calidad de verdadera artesanía. Cuatro cilindros en dos blocks, magneto, radiador atrás y ventilador en el volante. Abajo izquierda: típica rueda de carruaje de caballos con las primeras insinuaciones del triángulo de Ackermann. Abajo derecha: los cuatro faroles del Lion-Peugeot han desaparecido.





https://argentoteca.blogspot.com

5 de octubre: DIA DEL CAMINO



https://argentoteca.blogspot.com

TREINTA Y OCHO MIL KILOMETROS DE MENOS

Rutas vencidas, falta de recursos económicos y mucha inoperancia, ésa es nuestra realidad.

Si fuésemos a decir que el estado actual de la red caminera argentina es un desastre, seguramente nos tildarían de detractores, de seres negativos que no saben ver con ojos sanos la realidad del país. Por lo tanto no lo haremos. Eso sí, llevamos muchos kilómetros recorridos por nuestras rutas y confesamos que no podemos sentirnos orgullosos de su estado de conservación, y menos de su bondad para el tránsito rápido que exigen las grandes distancias a salvar.

De todas formas, míreselo desde el ángulo que se lo mire, estamos frente a un problema nacional que reclama soluciones rápidas y efectivas. Una buena oportunidad para iniciar gestiones productivas es el V° Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito, a reunirse en Córdoba entre el 5 y el 13 de noviembre. Entre tanto, y para una mejor información sobre algunos detalles y alcances del problema vial argentino, vamos a revisar su historial en estas páginas.

LA RANURA DELATORA

Si al recorrer una ruta notamos que nuestras cubiertas producen un top-top-top constante, parecido al ruido de un vagón ferroviario en marcha, es síntoma de que estamos viajando sobre una carretera que casi seguro tiene su tiempo de vida vencido. Esas ranuras transversales, llamadas juntas de dilatación, acusan la edad del camino. Se utilizaban hace veinte o más años; ahora el método constructivo es diferente: se tiende la cinta de cemento y luego se le practican los cortes con una punta de diamante, lo que evita las molestas juntas de asfalto y las consiguientes roturas del camino originado por el golpeteo de las cubiertas.

Lo grave es que estas carreteras de top-top-top, llenas de remiendos ahora, son las más en nuestra red vial. Fueron construidas en su mayoría entre 1933 y 1945, están por lo tanto excedidas en años aparte de no haber sido calculadas para la actual densidad del tránsito, el peso y las velocidades de los vehículos modernos.

Ahora bien, si unimos a esta condición de obsoletos que presentan nuestros caminos, su poca extensión, tendremos planteado básicamente el problema vial argentino. Agreguemos a estos aspectos técnicos las circunstancias económicas y políticas que impidieron durante años un normal desarrollo del plan de construcciones previsto por la Dirección Nacional de Vialidad, y habremos llegado al fondo de la cuestión. Pero no nos apresuremos, será mejor revisar por separado estos factores negativos que dan forma al déficit vial.

TODO TIEMPO PASADO...

Hace unos días, mientras entrevistábamos a un directivo de Vialidad Nacional, la conversación cayó inevitablemente en el pozo de los recuerdos dorados. Y no es para menos tratándose

https://argentoteca.blogspot.com

TREINTA Y OCHO MIL

de este tema: un rápido análisis nos demuestra que en la década del treinta se construyeron más del doble de kilómetros carreteros que en los últimos veinticinco años. Analicemos lo que dicen las estadísticas al respecto.

A partir del 5 de octubre de 1932, cuando por ley 11.658 se creó la Dirección Nacional de Vialidad, la construcción de carreteras acusó un ímpetu creciente digno de atención. Así fue como se registró en diez años de labor la cifra de 61.748 kilómetros * de obras viales, con un récord de 11.699 kilómetros de construcción en 1937.

Fue sin duda la era dorada de la vialidad argentina. No habría de repertirse ni por asomo en los años siguientes. Y lo que es peor, ni siquiera podemos gozar hoy de los beneficios de aquella etapa constructiva, pues no se logró mantener en buen servicio las carreteras terminadas entonces.

La década siguiente (43-52) marcó un brusco descenso. Se construyeron 16.787 kilómetros, y resultó el año más productivo 1943, con 3.447 kilómetros, y 1952 el más pobre, con 744 kilómetros. Esta caída a pique se mantuvo firme entre 1953 y 1962, período en el que ni siquiera se logró superar la labor de aquel prolífico 1937. Los totales de esta última década son 10.136 kilómetros, con una oscilación que va desde los 318 kilómetros en 1957 y los 1.742 en 1961.

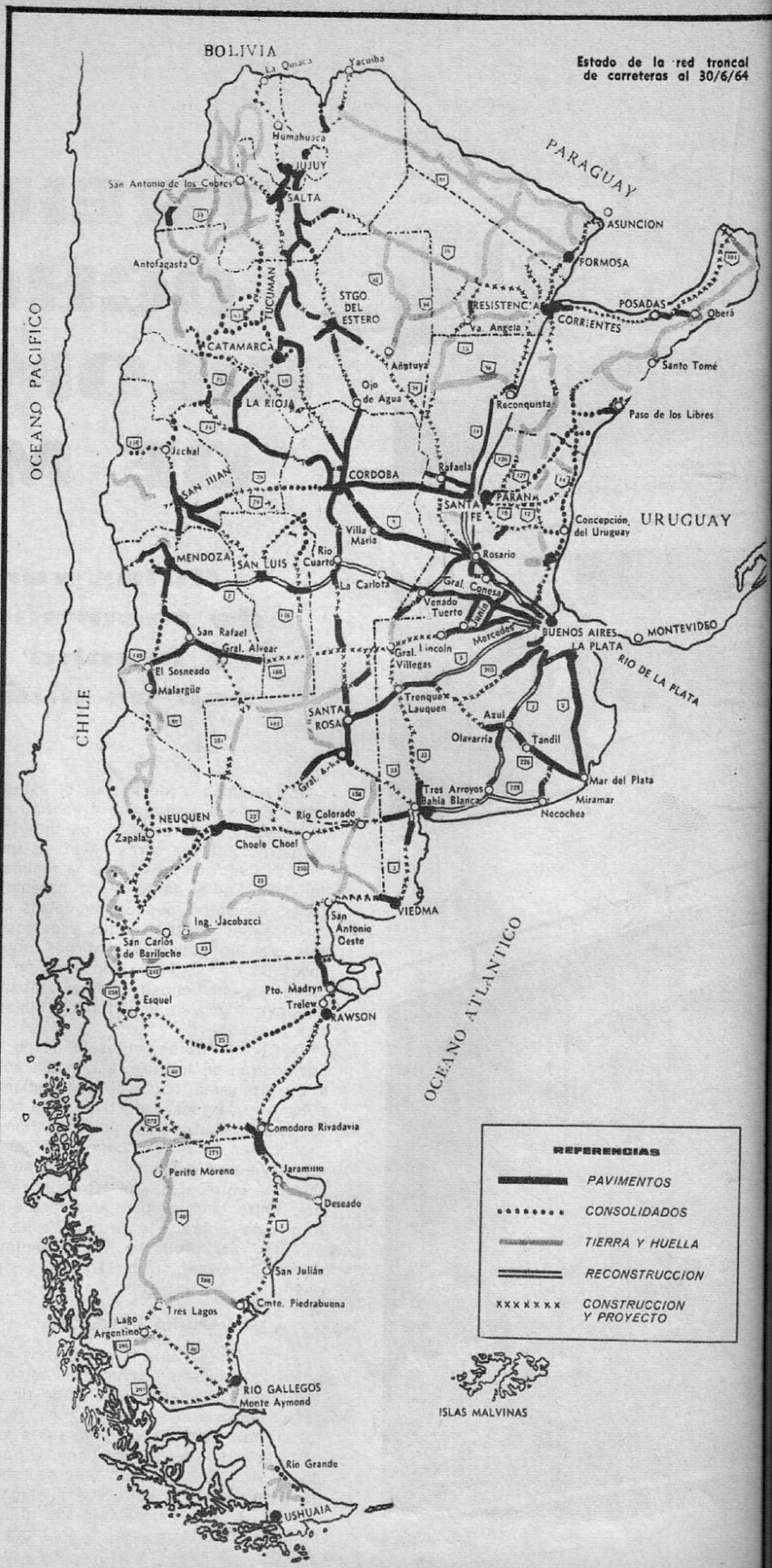
KILOMETRO CERO

Llegamos así a estos días, y la realidad no puede ser más desalentadora. Vialidad Nacional estima en 12.609 kilómetros el total de rutas pavimentadas existentes, y en 7.869 kilómetros la extensión de caminos mejorados (estadística oficial al 30 - 5 - 63). Si descontamos los dos mil y pico de kilómetros sin conservar, tendremos un panorama gris comparado con 1943, y más si se tiene en cuenta que entonces circulaban por nuestros caminos unos 450 mil vehículos contra el millón que puebla actualmente las rutas argentinas.

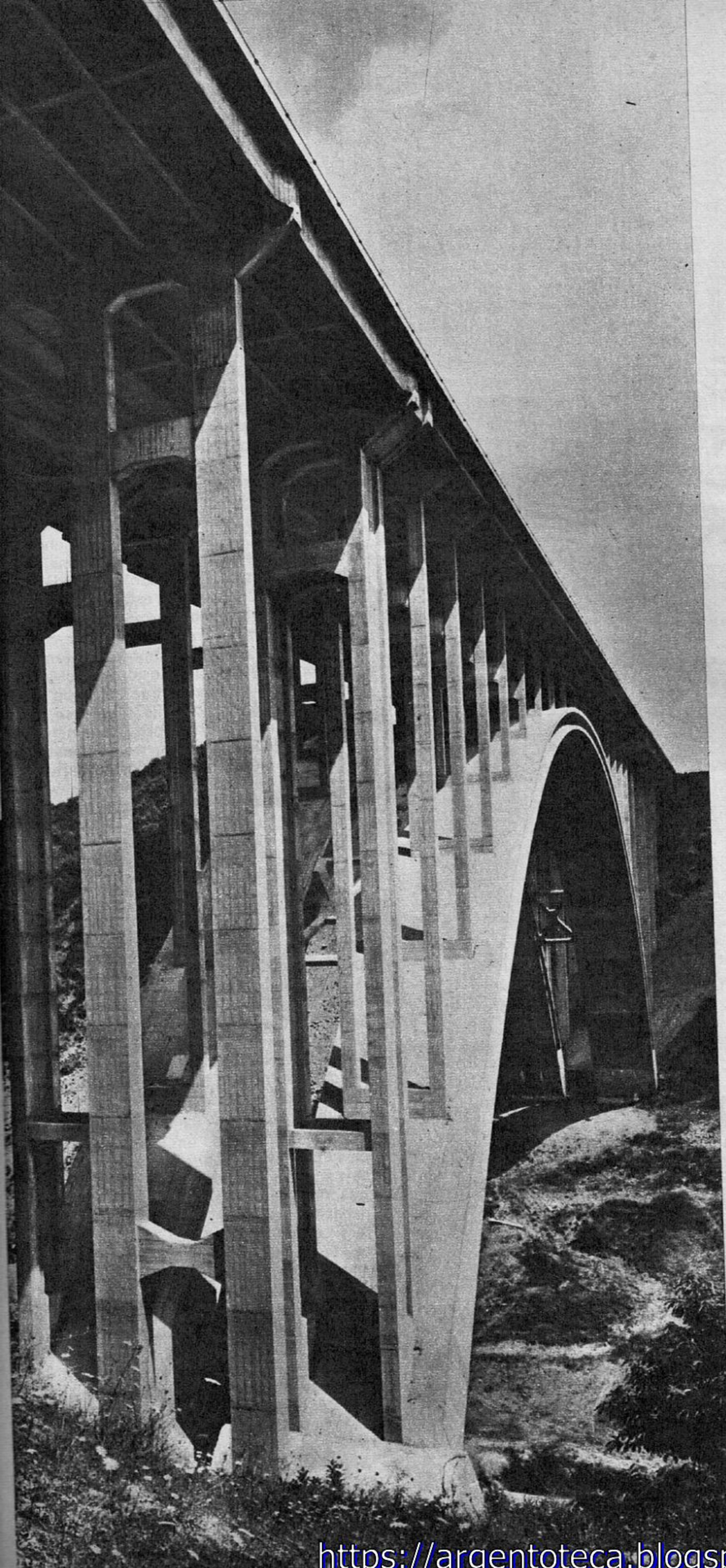
Ahora bien, si se cumpliera el plan de construcciones previsto por Vialidad en 1959 para la década siguiente, deberíamos tener en 1969 un total de 40.000 kilómetros aptos para tránsito permanente. Sin embargo ya hemos re-

---

* Estas cifras, y las subsiguientes, se refieren a la red nacional de carreteras (troncal), y abarcan los totales generales de trabajos. Calcúlese, aproximadamente, que ellas corresponden en un 60 % a obras básicas, el 30 % a caminos mejorados y el restante 10 % a pavimentos superiores.



https://argentoteca.blogspot.com



corrido un lustro y bien poco se ha hecho para alcanzar esa cifra, la que de todos modos dista de ser óptima. Un análisis de las necesidades nos lleva a la conclusión de que tendríamos que contar actualmente con 50.000 kilómetros de caminos pavimentados. Nos separan de este ideal nada menos que 38.000 kilómetros. Este es nuestro déficit. Realmente, y sin temor de exagerar, podemos decir que en materia vial aún nos encontramos en kilómetro cero.

HECHA LA LEY, HECHO EL DECRETO

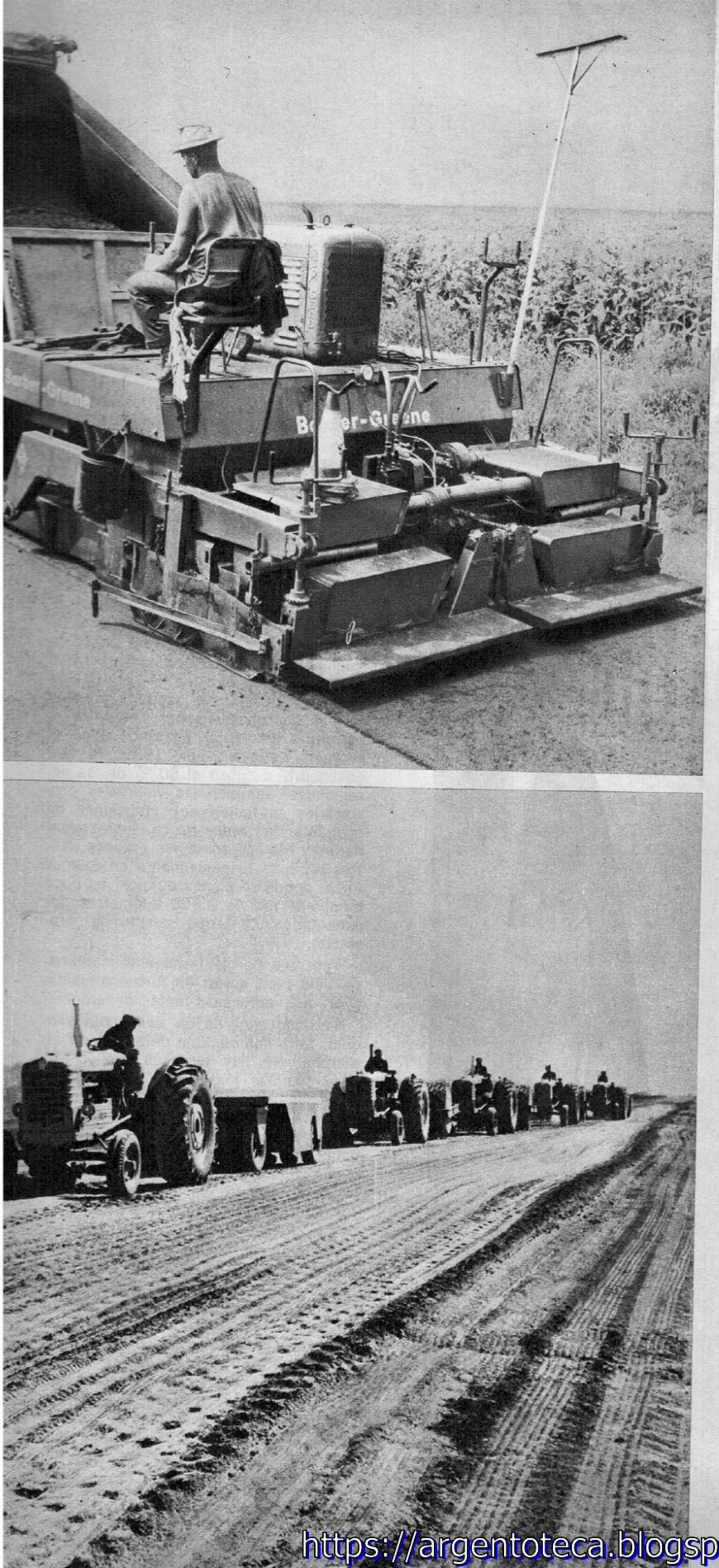
Llegamos así al nudo de la cuestión. No tenemos buenas carreteras, y las que existen cubren una extensión que equivale a la cuarta parte de las necesidades. Contamos en cambio con buenos equipos técnicos, y empresas de construcción capacitadas para una labor eficiente. Por su parte la Dirección Nacional de Vialidad, si bien ha perdido bastante de su agilidad ejecutiva, está preparada para llevar adelante un vasto plan de construcciones viales que le permitiría completar en cinco años el proyecto anunciado en 1959, lo que equivaldría a cubrir el 80 % de las necesidades. También las vialidades provinciales se hallan en condiciones de completar las redes de caminos secundarios y los accesos a los grandes centros urbanos (especialmente en Buenos Aires, donde se planea duplicar en poco tiempo la red de 3.800 kilómetros pavimentados con que cuenta la provincia).

Tenemos por lo tanto una maquinaria lista para entrar en funcionamiento. ¿Por qué, entonces, tanta inoperancia?

La respuesta es de enunciado sencillo: falta combustible para ponerla en marcha. No hay recursos económicos para comprar materia prima, y menos para pagar a las empresas constructoras, a las que aún se les adeuda trabajos anteriores. No obstante, el dinero está, o tendría que estar; por lo menos le ha sido entregado al gobierno por el contribuyente. Lo malo es que no fue aplicado a los fines previstos.

En efecto, la ley nacional 505/58, carta orgánica de la Dirección Nacional de Vialidad, había previsto la creación de un fondo que se integraría, además de otros recursos, con el producido de los impuestos establecidos para la nafta y el gasoil (un 15 % del precio de venta al público). De esta forma se esperaba contar con un capital móvil capaz de solventar los planes carreteros de Vialidad Nacional en copartícipación con las distintas vialidades provinciales. Pero, como es de rigor, he-

https://argentoteca.blogspot.com



TREINTA Y OCHO MIL

cha la ley... surgió en 1961 el decreto 10.670 destinado a modificar lo reglamentado anteriormente y establecer una cuota menor para Vialidad en beneficio de la Dirección Nacional de Energía.

De este juego de leyes y decretos queda un saldo bastante desfavorable para nuestra red caminera. Según un cálculo estimativo realizado por autoridades de Vialidad, ésta recibió 19.985 millones de pesos de menos entre 1961 y 1964. Por su parte las entidades afines a la construcción de carreteras afirman que dicha cifra está bastante por debajo de la realidad, y que el déficit sería del orden de los 30.000 millones de pesos. De existir ese fondo, o mejor de haberle sido entregado a Vialidad, el problema económico estaría salvado y solo restaría poner en marcha la maquinaria. Pero no se pudo contar con él, y lo que es peor tampoco se transfirieron en el momento oportuno las disminuidas cantidades que asignaba el decreto 10.670 (en junio último se le adeudaban a Vialidad aproximadamente 7.000 millones de pesos, los que posteriormente fueron reintegrados en parte).

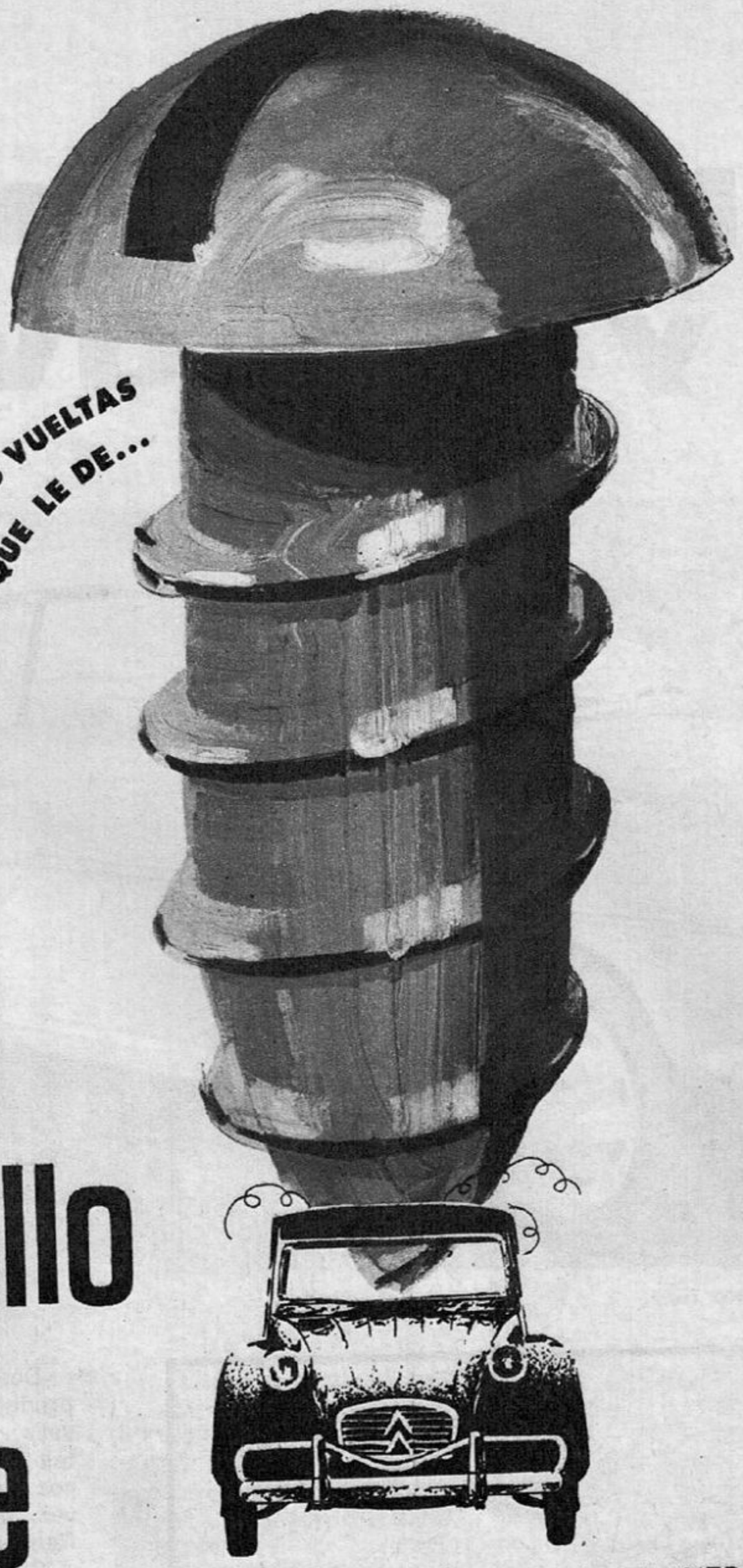
CUANDO LA REALIDAD ES UNA UTOPIA

Recapitulemos. Existen planes acabados de construcciones viales y empresas capaces de realizarlos. Si en este momento el Fondo Nacional de Vialidad contara con los 37 mil millones de pesos aportados por el contribuyente, se podría encarar la pavimentación de 16.810 kilómetros de carreteras. Sumado esto a los 12 mil kilómetros existentes y teniendo en cuenta las recaudaciones a efectuarse en los años venideros, veremos que no se encuentra lejana la cifra de 50 mil kilómetros que señalamos como necesidad vial del país. Esa tendría que ser nuestra realidad.

Pero la realidad, en las circunstancias que vive actualmente el país, no es más que una utopía. A este paso el trasporte automotor corre el riesgo de pasar a engrosar el equipo de servicios públicos inoperantes que orgullosamente encabezan nuestros ferrocarriles.

O las autoridades nacionales encaran en forma enérgica el problema vial argentino, o en poco tiempo retornaremos a la época del machete, las cadenas pantaneras y la huella al hombro. De nada servirá el progreso técnico de la industria automotriz, de nada servirá que se lleguen a construir en el país camiones pesados si no se les facilita un medio propicio para que aporten su capacidad mecánica en beneficio de la economía y el bienestar general. *

https://argentoteca.blogspot.com



POR MAS VUELTAS QUE LE DE...

este tornillo no sirve

Por eso mismo, nunca pudo formar parte de un CITROËN. Cada pieza del CITROËN - sin excepción - pasa en fábrica por una serie de severísimos controles - inclusive electrónicos - que eliminan toda posibilidad de error. Esto, no es nada común en la fabricación de un automóvil... Y el resultado es una mecánica con precisión de relojería. Es mecánica CITROËN. Un automóvil sin problemas, hecho para rendir siempre como el primer día. Decidirse por CITROËN es comprobarlo.

CITROËN 2CV

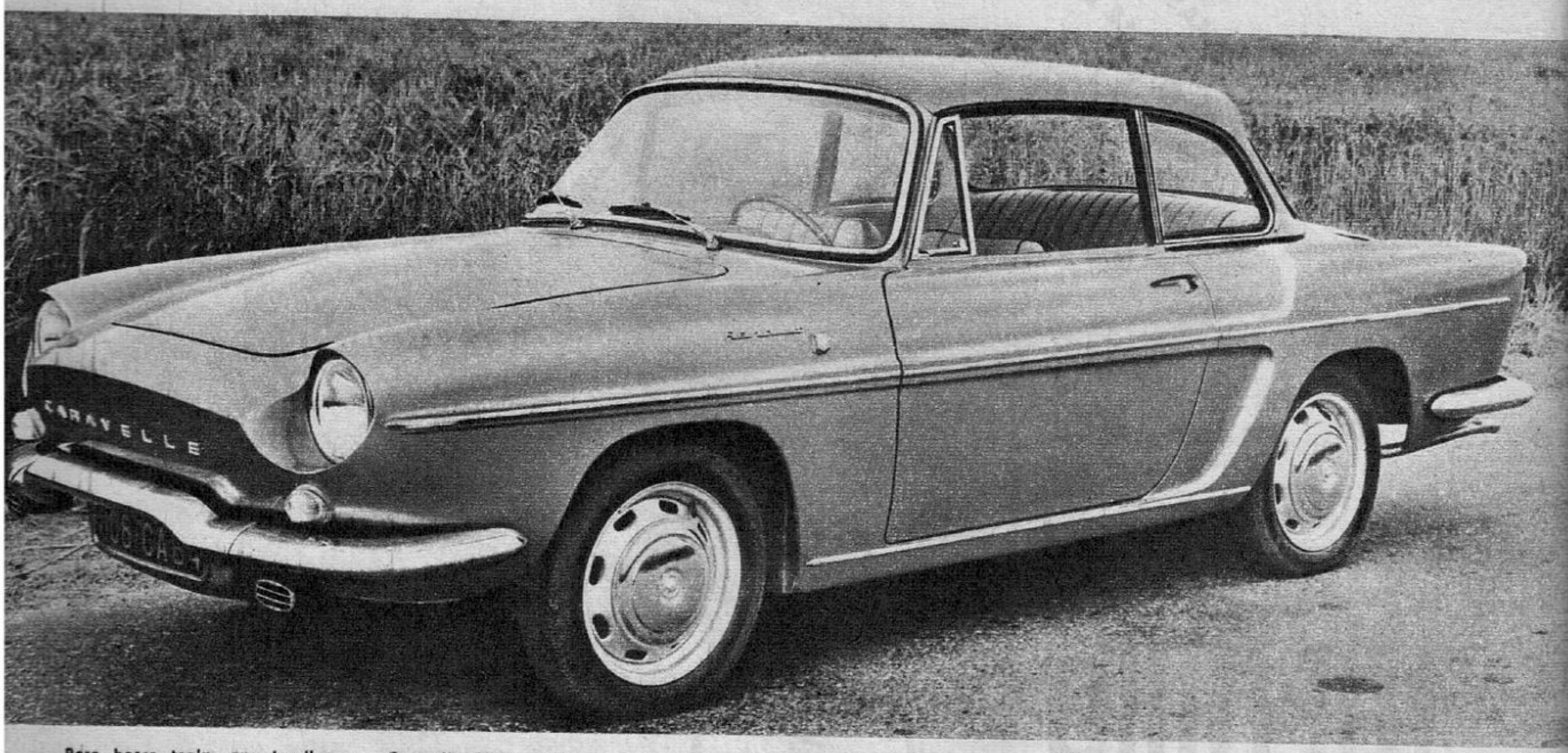
EL AUTOMOVIL INIMITABLE QUE SE ADELANTO A SU TIEMPO

CITROËN ARGENTINA S. A.

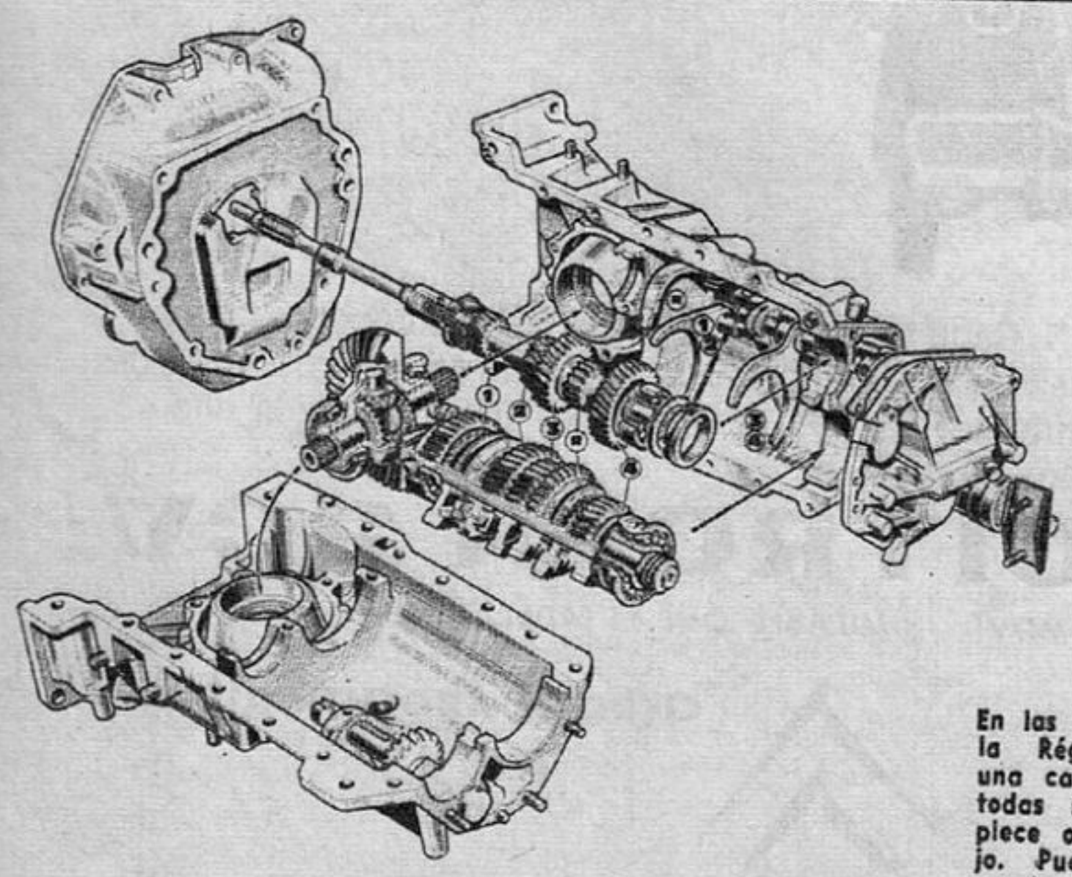
Citroen le invita a visitar la Exposición de Siderurgia y Mecánica Derivada. Av. Libertador 2264 - Capital

https://argentoteca.blogspot.com

Dos por Renault: R. 8 y Caravelle



Para hacer tapin, que le dicen... Caravelle 1100 coupé.



En las unidades R. 8 y Caravelle la Régie Renault estandariza una caja de cuatro velocidades todas sincronizadas, cuyo despiece observamos en este dibujo. Pueden observarse detalles constructivos de la transmisión.

Dos de los modelos que la Renault produce en Francia, el R. 8 y el Caravelle, y que nosotros ilustramos en estas páginas, tienen elementos mecánicos derivados del Dauphine — a su vez, derivados en líneas generales del Renault 4 c.v. de 1951.

Claro que eso es "derivado" tiene un significado bastante amplio; si comparamos un block R. 8 con otro de Dauphine, encontraremos muchas variaciones de detalle, entre las cuales probablemente la más importante sea la ubicación del cigüeñal sobre cinco bancadas. El hablar de "derivación" sugiere en este caso más una línea filosófica general que un mayor acercamiento que podría traducirse en —por ejemplo— una intercambiabilidad de repuestos.

En cambio, son muy parecidos entre sí el motor del R. 8 (956 c.c.) y del Caravelle (1.108 c.c.), con sus cajas de cuatro marchas todas sincronizadas y opción a transmisión automática. En

https://argentoteca.blogspot.com

En Billancourt (Seine) la Régie hace de las suyas... ejemplo, estas dos estéticas voitures...

Arriba: Caravelle en versión descapotable (cabriolet).
Abajo: el R.8 es un sedán de turismo de 1.100 c.c.
Derecha: Tablero de comando del R.8 sedán 4 puertas.

este caso podríamos hablar de "selección automática de marchas", puesto que la caja de velocidades no varía fundamentalmente; el embrague monodisco seco es reemplazado por una unidad del tipo "polvo magnético", y la palanca manual de cambios por un mecanismo eléctrico, sensible a la velocidad del coche y a la posición del acelerador, que, combinando los dos factores antedichos, escoge la relación de marcha más favorable para el caso. Además, el mando de botonera permite al conductor cierta libertad de movimientos aun dentro del automatismo de la transmisión; puede mantener enganchada la segunda, puede acelerar más o menos fuertemente, o puede dejar que la transmisión se ocupe de todo.

El R. 8, con motor cilindrada 956 c.c. y 48 CV-SAE, es un sedan de pasajeros, con cuatro puestos y cuatro puertas.

La parte deportiva del asunto está dada por los dos Caravelle, en versiones cupé y cabriolet (para nosotros, "convertible"). Para éstos la cilindrada es 1.108 c.c. y la potencia 55 CV-SAE a 5.100 r.p.m.; sin ser coches de performance extraordinaria, tienen orientación deportiva, aspecto deportivo, y junto con esas ventajas, las desventajas que emergen de poco espacio para los pasajeros de atrás y solamente dos puertas.

El año pasado, se producía bajo la denominación de "Floride" y la cilindrada era de 956 c.c. — correspondiendo a la actual del R. 8. La mayor potencia resultante del aumento de cilindrada ha sido aprovechada modificando la relación de dientes del piñón y la corona, que de 8 x 35 (4,33 a 1) pasó a 8 x 33 (4,11 a 1). Como la caja de velocidades es "de retorno", la cuarta no es necesariamente directa; tiene, en este caso, 1,032 a 1. El R. 8 se ofrece con tres opciones de transmisión, o sea, caja de tres con todas las marchas sincronizadas, caja de cuatro (2-3-4 sincro) o "changement entiérement automatique".

Las dos series tienen suspensiones similares; las cuatro ruedas son independientes y los elementos de suspensión son resortes helicoidales, con paralelogramo deformable adelante y eje oscilante ("swing-axle") atrás. Vale decir, la misma suspensión de nuestro conocido Dauphine, cuya producción continúa en Francia en especificación sustancialmente igual a la del Dauphine argentino.

Es interesante observar cómo la Régie Renault ha obrado de manera de ir cubriendo gran parte de las capas en las cuales se divide el mercado de coches chicos. Esta mayor subdivisión de los programas de producción es una característica marcada de los elevados standards de vida europeos y su consiguiente mayor selectividad. Un día, así será en nuestro país. *

https://argentoteca.blogspot.com

HEMISUR

EL PAIS ENTERO LO ESCUCHO

LO DIJO RADIO RIVADAVIA

L.S.5 RÁDIO RIVADAVIA,
quintuplicó su esfuerzo incorporando un nuevo equipo, elevó su potencia y su audiencia.
Ya sabe.
Si lo dice por ***RADIO RIVADAVIA,***
el país entero... se entera y sabe que es verdad.

RADIO Rivadavia

AL SERVICIO DE LA VERDAD

https://argentoteca.blogspot.com

NOTICIERO ARGENTINO

AUTOVOX. — Los aciertos de la firma Autovox Argentina S.A. no son ningún secreto. Su planta industrial produce radios, autorradios, televisores y diversos tipos de elementos electrónicos que el mercado absorbe cómodamente. Pues bien, luego de un acuerdo convenido con Sarkes Tarzian Inc., de Bloomington, Indiana, EE. UU., se completará la línea con el sintonizador para televisión marca Sarkester, modelo A.P.T., cuya licencia exclusiva de fabricación ha sido otorgada recientemente a Autovox Argentina por la citada empresa americana.

ELECSA S. R. L. — El magnesio, el fuelle y el capuchón pasaron de largo. La industria de la fotografía se perfecciona día a día, y aunque aún no consiguió enjaular al legendario pajarito de marras, nadie se animaría a desmentir sus visibles progresos. Eso al menos es lo que se sospecha ante el aumento de ventas de cámaras y accesorios, de las cuales la "Exacta" es una de las que más notablemente repercutió en el gusto de los consumidores. Teniendo en cuenta ello, Elecsa S.R.L. gestionó y obtuvo de Ihagee Kamerawerk A.G., de Dresden, Alemania, el carácter de representante exclusivo en nuestro país de la línea "Exakta Varex", "Exa I" y "Exa II".

Por tal razón, la casa comenzó a importar recientemente las primeras partidas de unidades, así como sus accesorios complementarios y repuestos, los que se exponen y se venden en los Salones de "Fotovolt", Lavalle 465, 6° piso, Capital.

BODEGAS ESMERALDA S. A. — Valijas. Luego de recorrer en México y Estados Unidos las principales plazas que competen a su especialidad, retornó al país el señor Juan Fernández Romera, presidente de Bodegas Esmeralda S.A. Lo hizo en un jet de Aerolíneas Peruanas, y a su arribo manifestó su satisfacción por la gestión concluida.

INDECA S. C. p. A. — Aunque con su aparición se suprima una importante fuente de trabajo, fue celebrada calurosamente la aparición en sociedad del nuevo dispositivo antirrobo para automóviles "Rob-in". Fabricado, instalado y garantizado por Indeca S. C. p. A., sección Electromecánica, el nuevo elemento ya circula colocado en gran número de automotores que pasaron por la planta de Balcarce 80, Ramos Mejía, (altura Rivadavia 13.100). No hay nada que hacer... Cada vez habrá más complicaciones para los que viven del auto ajeno...

SIAMBRETTA S. A. — Desde hace un tiempo, las "ardillas" argentinas no tenían cueva. Y cuando fue demolido el club de la Avenida del Libertador, los siambretistas se quedaron sin casa propia, pero afortunadamente les duró muy poco la situación. Acaba de ser inaugurado un nuevo y moderno local en la calle Arribeños 2321, Capital Federal, donde se instaló la llegada de una carrera de regularidad realizada el domingo 16 de agosto pasado para conmemorar el estreno. Luego hubo una cumbia-party, brindándose a los postres con mezcla de nafta especial y aceite Sae 30 al cinco por ciento.
– A propósito de ardillas, anunciamos la salida al mercado de una nueva bellota, jugosa y codiciada... El nuevo motofurgón Siambretta, equipado con motor de 150 c.c. que rinde 6 HP, tiene una capacidad de carga que asciende a los 400 kilogramos. Se presenta en tres versiones de diferentes tipos de carrocerías y el modelo, denominado "Multifurgón 150-FD", ha sido convenientemente reforzado en su chasis y tren delantero para el mejor desempeño de sus forzudas funciones.

FORD MOTOR ARGENTINA — Todas las personas que visitaron la Feria Mundial de N. York, presenciaron la exhibición de un Ford Falcon argentino. Sin embargo, muy pocas personas advirtieron que no se trataba de un producto fabricado en Detroit sino en su filial de la República Argentina. De todas maneras, las aclaraciones emergentes del parecido, quedaron a cargo de varias rubias muy entendidas, con lo que todo el mundo dejó establecida su satisfacción.
– Planeó nuevamente el Aguilucho. El popular volante Oscar Alfredo Gálvez recorrió la ruta del Gran Premio Internacional de Turismo, en su carácter de asesor deportivo de Ford Motor Argentina. Todo ello hace presumir la participación oficial de la empresa en la popular competencia, a cuyo triunfo aspiran las más importantes empresas automovilísticas del mundo.

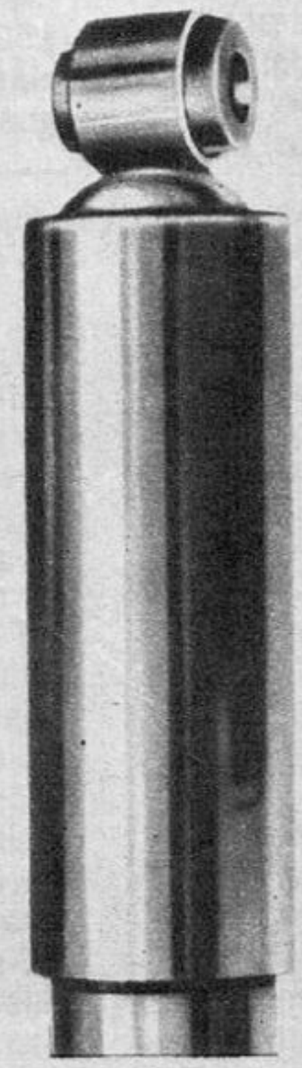
NEUMATICOS FATE. — "Carreras son carreras". Y no hay vuelta que darle. Muchas veces un gallardo puntero debió resignar su suerte por minucias, tales como una pinchadura... Sin embargo, por más vueltas que dieron las ruedas del auto ganador de la "Vuelta de Santiago del Estero", un Peugeot 404 piloteado por José Galiotti, por más vueltas dadas sobre ripio, barro, tierra, pavimento y

POR USTED...
Y POR
SU COCHE!
CAMBIE
POR

FRIC-ROT
Gābriel

Una amortiguación deficiente termina por destruir su coche y sus nervios. El coche se "vence", la carrocería se afloja y pierde seguridad, especialmente en las curvas. Decídase **ya** a reemplazar sus amortiguadores gastados. Cambie por Amortiguadores Fric-Rot Gabriel, únicos de doble acción con nueve controles. Garantizados por Fric-Rot S.A. y The Gabriel Co. U.S.A.

FRIC-ROT Gabriel



DECIDASE YA A VIAJAR CON CONFORT Y SEGURIDAD!

70% de las marcas mundiales de automotores lo recomiendan. Su taller mecánico lo tiene.

Distinguido con la cinta azul de la popularidad!...

DISTRIBUIDORES
C.A.D.M.A. S.A.
Viamonte 1430
FEINSTEIN S.A.
Paraná 555
FIORE PANIZA Y TORRA S.A.
Viamonte 1585
MARIANO GALVE HNOS S.A
Caseros 832/36
RONCHETTI, RAZZETTI Y CIA. S.A.
Viamonte 1574
RUATA Y CIA.
Pavón 2101

https://argentoteca.blogspot.com

NOTICIERO ARGENTINO

grava, finalizaron la competencia tal cual la habían iniciado. Falta un pequeño detalle: Galiotti había calzado neumáticos Fate 165 x 380 de producción normal en nuestro país...

– Precisamente la planta industrial que fabricó las cubiertas ganadoras de la "Vuelta de Santiago del Estero", fué visitada por un grupo de alumnos del C.I.F.R.E. ...Es que Fate ha iniciado un plan de vinculación empresaria y que se cumple en su primera etapa concretando así una serie de vistas a su fábrica de San Fernando (Prov. de Bs. As.). En la oportunidad, oficiaron de cicerones dos ejecutivos de la casa, que a su vez son alumnos del C.I.F.R.E.: los señores ingenieros Andrés Arcuri y Raúl Marozoff, quienes interiorizaron a los visitantes acerca de los pormenores de la fabricación de neumáticos para automóviles y camiones..

– En el mismo lugar, se realizó a principios de agosto una Convención de Ventas a la que concurrieron representantes de Rosario, Córdoba, Mendoza, Santa Fe, Resistencia y Concordia. Las sesiones fueron presididas por el gerente de Ventas del Interior, señor Roberto Lafulla.

TELEMECANICA ARGENTINA. — Las estadísticas están superpobladas de autos destruidos por incendios que en muchos casos se hubieran podido evitar fácilmente... Por un lado es lamentable. Pero está visto que todas las experiencias son útiles y que siempre hay gente dispuesta a cosechar ese tipo de utilidades... Así es como los técnicos de Telma, Telemecánica Argentina, concibieron y producen la nueva válvula "Telma - Sav", elemento que prevé la posibilidad de incendio en un caso eventual de accidente. En determinada circunstancia —choque, vuelco, etc.— el dispositivo corta el suministro eléctrico con dos ventajas: al dejar de funcionar el motor se eliminan todos los riesgos que emergen de la marcha en vacío, y al evitar la circulación del fluido eléctrico se obvian los chisporroteos y cortocircuitos que tantos incendios provocaron. Además, la válvula "Telma-Sav" está regulada de tal modo que no corta el suministro de corriente en caso de frenada brusca o marcha sobre caminos desparejos. Habrá menos incendios, entonces...

ADAMAS S. A. — Adamás, S. A., fábrica de cartones y papeles especiales, elabora en su planta de San Justo (Prov. de Buenos Aires) un material especial para guarniciones, juntas, empaquetaduras, etc. bajo la marca "Ademite".

Este material está constituido por una mezcla homogénea de sustancias fibrosas, ligantes y plastificantes resiste temperaturas desde 30°C. hasta los 150°C., manteniendo su elasticidad y poder de guarnición.

PERKINS ARGENTINA.— En cierto modo, Perkins es una marca mundial... Dos nuevas naciones se han agregado a la lista de países usuarios de los motores diésel que produce la firma: Perú y Colombia. El país trasandino utilizará motores Perkins del tipo 6-305 aptos para vehículos transportadores de pasajeros y lo propio hará Colombia, quien además reclama el embarque de grupos motrices estacionarios. Ésta es, entonces una verdadera muestra de la penetración de la industria argentina en latinoamérica.

ERNESTO BESSONE S. A. — La epidemia motociclística –por suerte– no concluyó. Más aún. Se extiende hacia los países vecinos, fomentada por nuestra capacidad industrial para producir virus en gran escala. Por otra parte, estamos en condiciones de exportarlos y eso está muy bien... La firma Ernesto Bessone S.A., de San Justo (Prov. de Bs. As.) consignó a la razón comercial "Celsa", de Asunción, Paraguay, un embarque de sus productos motociclísticos: las D.K.W. 125, 150 y 200 c.c., además de la motoneta "Veloneta", de 150 c.c. Junto con ellas fué embarcada una partida de repuestos y accesorios, de tal modo que "Celsa" pueda asegurar al usuario paraguayo la garantía de la compra.

WOBRÓN S.A.C.I.F.I. — Ejecutivas: El ingeniero José Guber, gerente de fabricación de Wobron — primera fábrica argentina de embragues— y director de la firma Codemsa S.A.C.I.F.I., partió por vía aérea con destino a los Estados Unidos para tomar contacto con casas fabricantes de automotores, donde estudiará nuevas técnicas y métodos modernos de producción. Asimismo, visitará a la licenciadora de la casa argentina, Borg-Warner International Corporation.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA. – Más de 1.800 trabajadores provenientes de 53 empresas argentinas y extranjeras, confraternizaron en la planta IKA (Santa Isabel, Córdoba) durante los III Juegos Deportivos Interindustriales. Se compitió en 15 especialidades diferentes durante 3 días en una verdadera confrontación de la comunidad industrial argentina.

– Se realizó en Córdoba, propiciada por Industrias Káiser Argentina, la Bienal Americana de Arte. La Universidad Nacional de esa provincia fué la sede de la reunión, a la que fueron invitados doce pintores de cada uno de los siguientes países: Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. El jurado internacional, adjudicó un primer premio de $ 500.000, un segundo de $ 150.000, un tercero de $ 100.000, un cuarto de $ 70.000 y un quinto de $ 50.000.

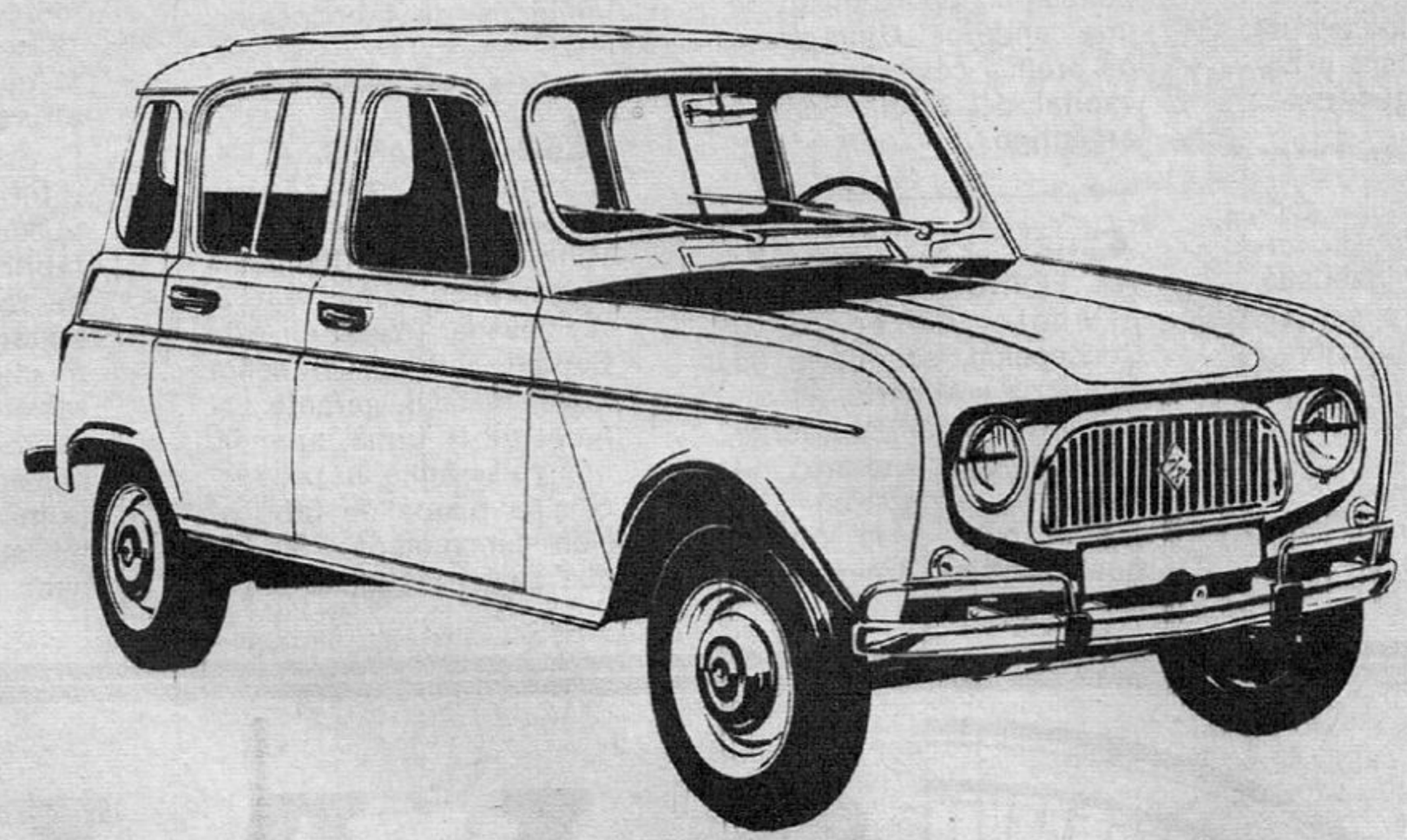
La muestra se convirtió en un verdadero festival de la cultura, cumpliendo finalmente el objetivo propuesto por sus organizadores, al acercar las diferentes disciplinas de la escuela artística americana.

ZANELLA HNOS. S.A.C. I.F.I. – "La motocicleta es uno de los artículos que menos aumento en los últimos años". Desde 1960, el precio de la Zanella 100 c.c. solo registró un incremento del 28 %, y mientras que paralelamente el costo de la vida subió en un índice cercano al 80 %. Por su parte, el valor de las ventas de la firma que preside Juan Zanella tuvo un incremento del 93,27 % en relación al ejercicio del año anterior.

AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO. — Las autoridades del Automóvil Club Argentino, encabezadas por su titular, Dr. César Carman, iniciaron una jira por las provincias de Corrientes, Chaco y Misiones. El objetivo del viaje es proceder a la inauguración de nuevas estaciones adheridas a la entidad madre, poner oficialmente en posesión de sus cargos a las autoridades de las mismas y vincularse al turismo y al automovilismo de la región mediterránea, en los que la institución tiene amplia in-

https://argentoteca.blogspot.com

Usted experimentará la mágica
sensación de estar sentado
sobre una nube, al acomodarse en
un asiento acolchado con TELGOPREN.



También el

4L RENAULT

viene acolchado con

Son los millones de globitos de aire,
encerrados en la espuma sintética
TELGOPREN, que suavizan para usted
las rutas más duras con su asombrosa
elasticidad.

Telgo-pren

la maravillosa espuma sintética
de poliuretano.

Primer fabricante en la Argentina:
HULYTEGO S.A.
San Martín 570 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

NOTICIERO ARGENTINO

gerencia. El itinerario comprenderá las siguientes localidades: Curuzú Cuatiá, Mercedes, Paso de los Libres, Goya, Corrientes, Barranquera, Resistencia, Paso de la Patria, Itatí, Posadas, Oberá, Eldorado y Puerto Iguazú. Asimismo, el Dr. Carman y su comitiva se entrevistarán con autoridades de Uruguayana (Brasil) y Encarnación (Paraguay).

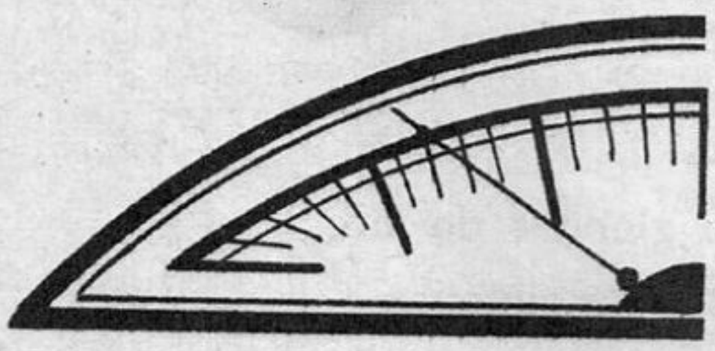
IAFA S.A. — Mucha gente en la Jefatura Provincial de Policía, instalada en La Plata. Pero eso sí: por propia determinación... El Jefe de la repartición, señor Juan José López Aguirre y el ingeniero Raul A. Speroni, director ejecutivo de IAFA Peugeot, celebraron, en una muy concurrida conferencia de prensa, en la que el ejecutivo industrial entregó al señor López Aguirre una extensa carta aclaratoria. En la misma se puntualizaba lo que la empresa consideró errores de información suministrados al público por la repartición policial en oportunidad de una anterior conferencia de prensa celebrada en la capital del primer estado argentino.

CHRYSLER ARGENTINA, FEVRE Y BASSET. — El doctor Alfredo J. J. Concepción, secretario de Industria y Minería, acompañado por el Dr. Jorge Pigretti, subsecretario de Industria, efectuaron una larga visita a la planta que Chrysler Argentina - Fevre y Basset poseen en San Justo (provincia de Buenos Aires).

Durante la misma, los distinguidos visitantes fueron recibidos por el señor Fred Luss, director gerente de ambas empresas fabricantes, quien los interiorizó de los diferentes métodos de fabricación.

GOOD YEAR S. A. — Durante la conferencia Nacional de gerentes de ventas de la Compañía Neumáticos Good Year S. A., llevada a cabo en esta Capital Federal, el señor Angel Macchi, gerente general de la firma, anunció que ya se halla en producción la planta de fabricación denominada "3 - T", que se ha instalado en el establecimiento de Hurlingham (Prov. de Bs. As.). Esta planta, que es la más moderna en su especialidad instalada fuera de los Estados Unidos, requirió para su instalación la cooperación de técnicos especializados en la materia, los que asimismo tuvieron a su cargo la puesta en marcha del complejo que tiene tres pisos de altura.

El proceso "3-T" (temperatura, tensión, tiempo), puede aplicarse tanto a la fabricación de neumáticos de rayón como de nylon, lográndose al cabo del mismo un coeficiente de resistencia superior al del acero, toda vez que se fusionan los "cordones" de la materia prima para evitar su deformación originada por el uso.



S.I.A.P.

(Sociedad Industrial Aparatos de Precisión S.A.I.C.)

TIENE EL AGRADO DE DEMOSTRAR PUBLICAMENTE SU GRATITUD PARA CON LOS DEPARTAMENTOS TECNICOS, DE INGENIERIA, LABORATORIOS Y SECCIONES DE CONTROL DE CALIDAD DE LAS SIGUIENTES EMPRESAS:

CITROEN ARG. S.A.I.C.
FIAT ARGENTINA S.A.C.I.F.
FIAT SOMECA CONCORD S.A.I.C.
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.
GILERA ARGENTINA S.A.C.I.
ISARD ARGENTINA S.A.
SIAMBRETTA S.A.I.C.
SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S.A.

Los cuales con su apoyo y colaboración han permitido a nuestra firma llegar al actual nivel técnico y productivo en la fabricación de la línea completa de instrumental para el automotor (patentado en la Rep. Argentina)

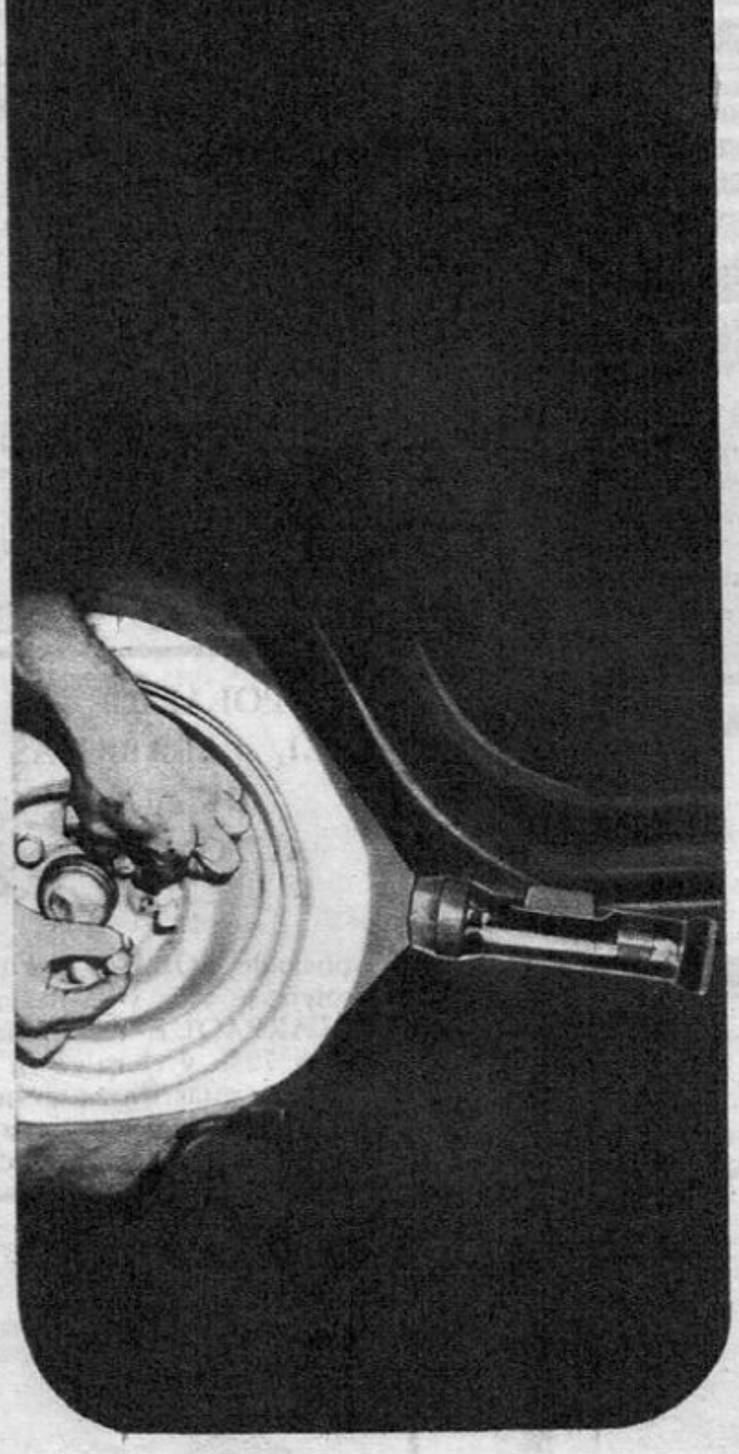
VELOCIMETROS - ODOMETROS - CUENTA REVOLUCIONES MECANICOS - INDICADORES DE COMBUSTIBLE TERMOMAGNETICOS Y BIMETALICOS - INDICADORES DE TEMPERATURA TERMOMAGNETICOS Y BIMETALICOS - TRANSMISORES DE TEMPERATURA - PORTALAMPARAS - INDICADORES OPTICOS - TABLEROS DE INSTRUMENTAL COMPLETOS - VELOCIMETROS PARA MOTOCICLETAS Y MOTONETAS

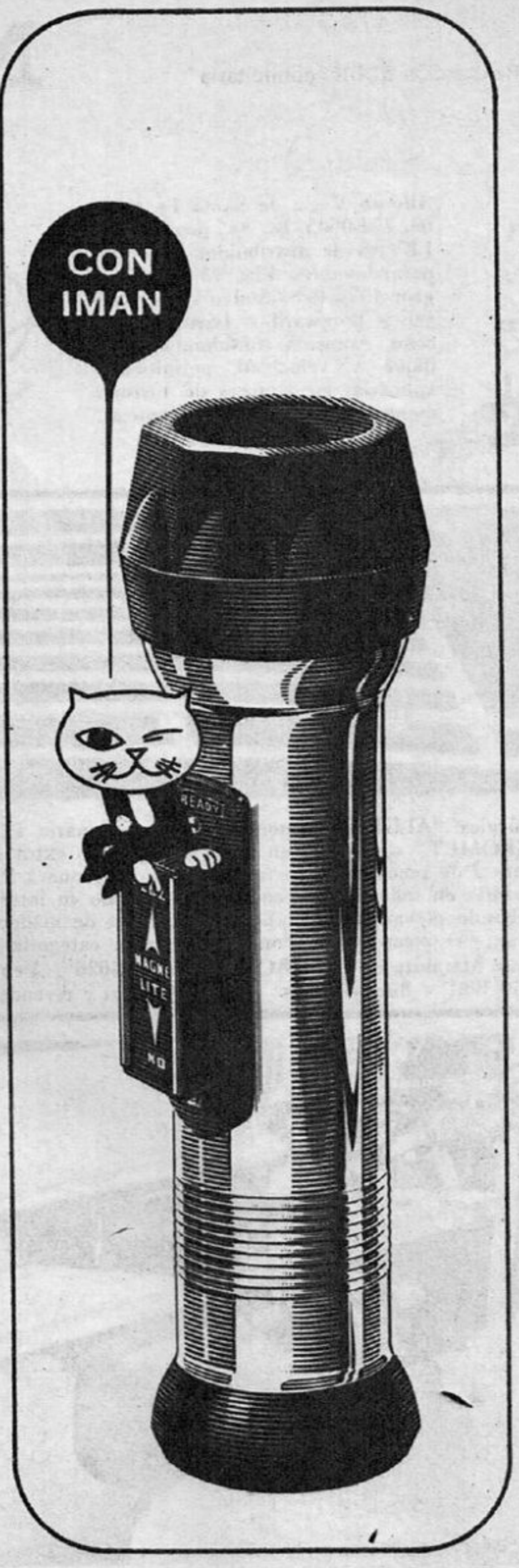
SIAP S.A.I.C. Fábrica y Oficinas: Camino Gral. Belgrano esq. 514 - T.E. 8-4126 LA PLATA
En Cap. Fed.: Perú 375 - 5° Piso T.E. 33-6426

https://argentoteca.blogspot.com

¿EN LLANTA EN PLENA OSCURIDAD ?

LUZ... ¡A MANOS LIBRES!





LINTERNA EVEREADY® MAGNETICA

● Interruptor con poderoso imán. Patente mundial exclusiva de "Eveready". ● Se aferra firmemente a los metales ferrosos. ● Tubo de bronce niquelado y cromado, inalterable. ● Capuchón de plástico irrompible. ● Ideal para el coche, el camión, el taller, el hogar, el campo.

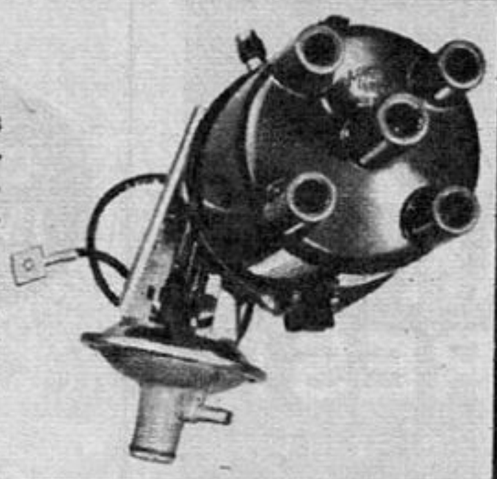
Fabricada por EVEREADY S. A. I. C. bajo licencia de Union Carbide Corp., U. S. A.

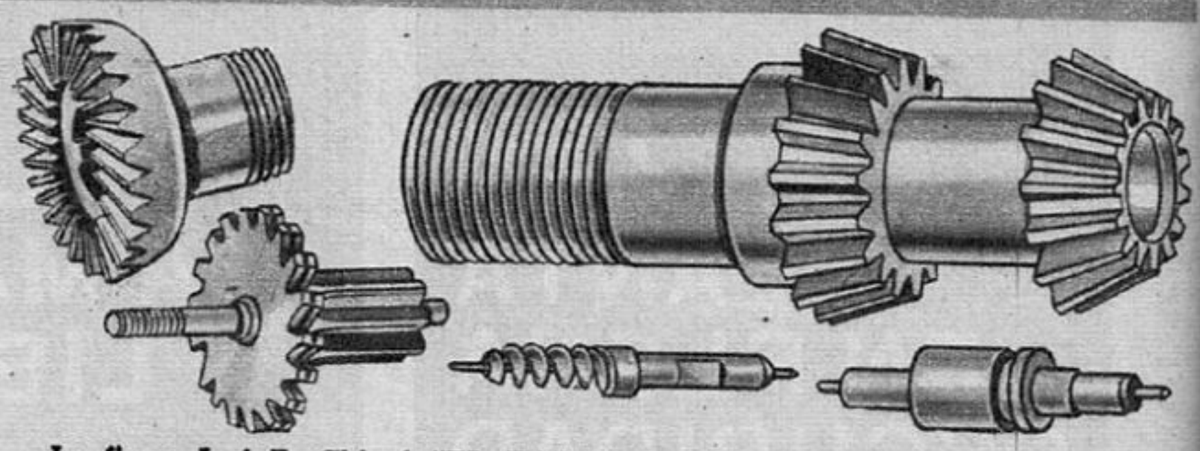
https://argentoteca.blogspot.com

Realización EDDIE publicitaria

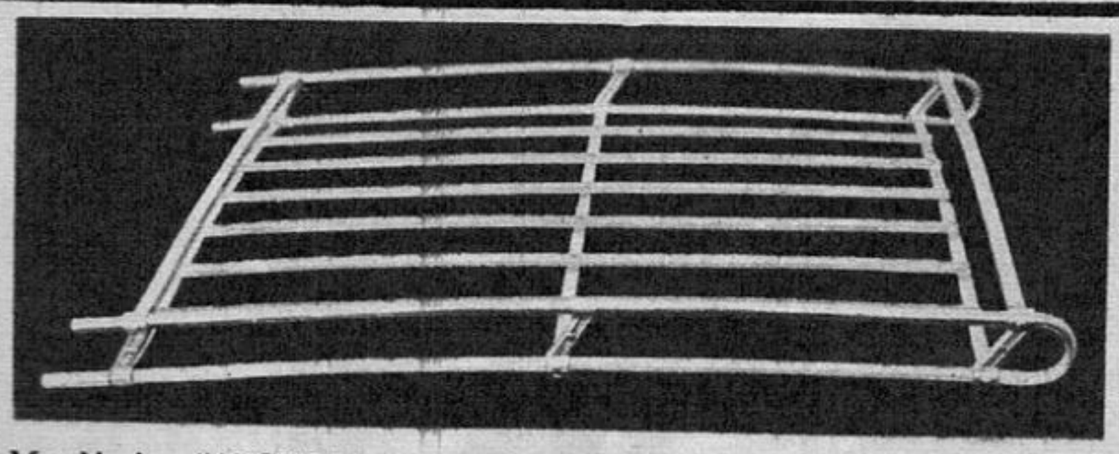
NOVEDADES

Alfonso Vega, de Santa Fe 4920 tel. 772-0605, Bs. As., presenta sus **LEVAS de distribuidor** para preparar motores Fiat 1500 - Peugeot 403 - 404 - Volvo - Volkswagen - Borgward - Isard 1200 y otros. Aumenta considerablemente pique y velocidad, permitiendo aplicarlas en motores de turismo mejorado y otras competencias.

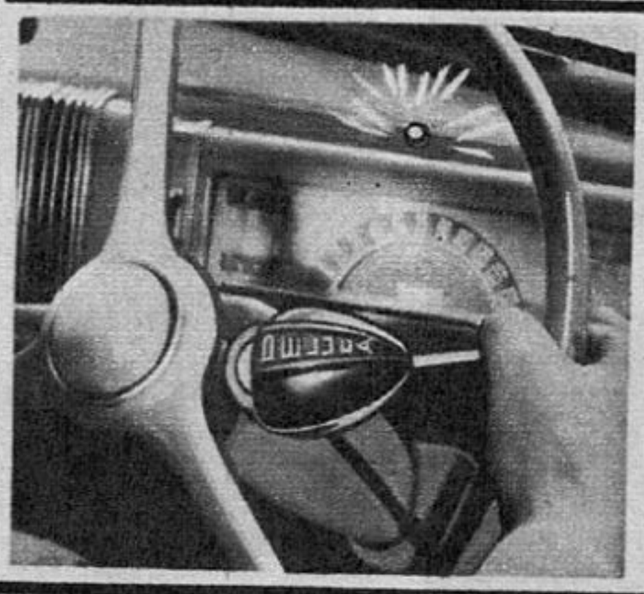




La firma José E. Chinni "EL TABLERO DEL AUTOMOVIL" Uruguay 767 T. E. 44-4828, fabrica con los últimos adelantos de la técnica, toda clase de engranajes, piezas y accesorios para relojería, instrumental del automóvil, ventiladores, licuadores y la industria en general.

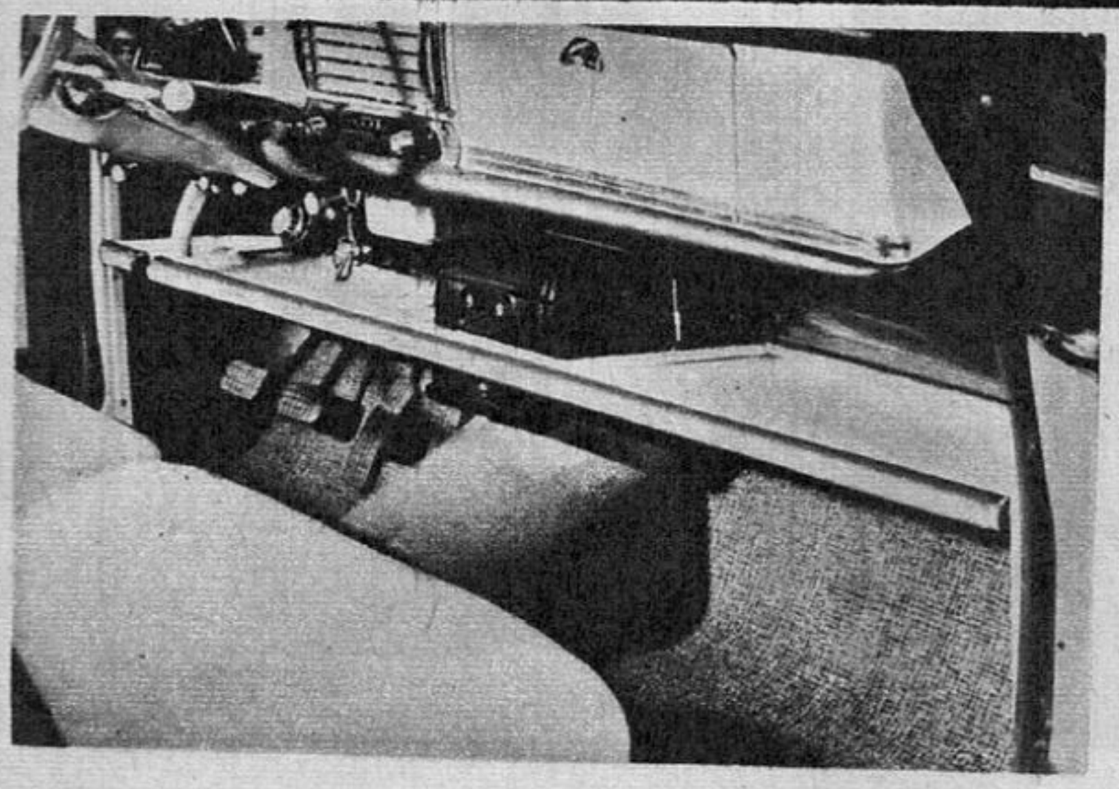


Metalúrgica **"ALGRO"**, presenta éste revolucionario PORTAEQUIPAJE, **"ALGROMET"** construido en caño de aluminio extra duro, reforzado, pulido brillante y de renovada estructura, creando una nueva línea que se adapta y armoniza en todo tipo de coche moderno. En su interior ha sido reemplazado el varillaje metálico, por listones de madera "VIRARO" lustrada, que completa un conjunto de gran categoría estética.
Fábrica: Metalúrgica "ALGRO" - Tel. 621-3626 Ventas: Rivadavia 9175 Tel. 69-5981 - Buenos Aires A mayoristas y revendedores



SEÑALADOR DE VIRAR "AUTOMATIC DE LUCA"

Modernice su automotor y cumpla con la reglamentación municipal; coloque en su automóvil este moderno elemento de seguridad. Sus ventajas: vuelve sólo al enderezar, no necesita agregado de farolitos, de fácil colocación, resistente al uso, amplia garantía. Adaptable a todos los modelos de automotores. Precios especiales a talleristas. Casa DE LUCA, Río Bamba 617, tel. 41-3667 - Bs. As. Hay zonas disponibles.

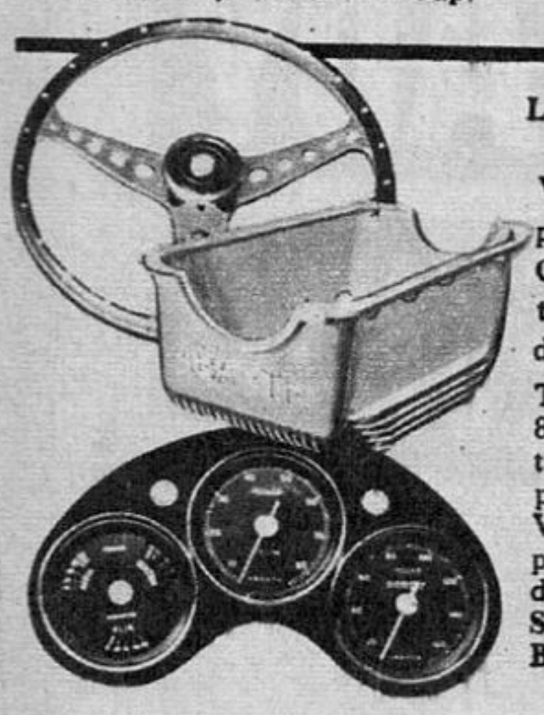


GIBEST S. R. L. presenta esta **SUPER BANDEJA** que le dará amplitud y comodidad a su automóvil **PEUGEOT 403-404.** Totalmente tapizadas con las telas plásticas originales. Adquiéralas ahora en nuestro distribuidor exclusivo: **ANI-CAR Giribone 1199 esq. Av. Forest, Tel. 54-4575 y 55-2898 - Cap.**

POLARICE EL PARABRISAS DE SU AUTOMOTOR

Aplicando **SOLARPAQUE** (m. r.) con licencia de Imperial Solarpaque Corp. Proteja su vida y la de los suyos polarizando el parabrisas de su automotor con SOLARPAQUE revestimiento científico americano que repele los rayos solares en un 72% y el calor en un 54%. De noche evita el encandilamiento tan peligroso en rutas, sin restar ninguna visibilidad; por el contrario brinda descanso y seguridad. **Concesionaria especializada PAS - Tucumán 1672 - Cap. - Tel. 40-8609** Aplicaciones instantáneas día y noche. Solicite su turno.

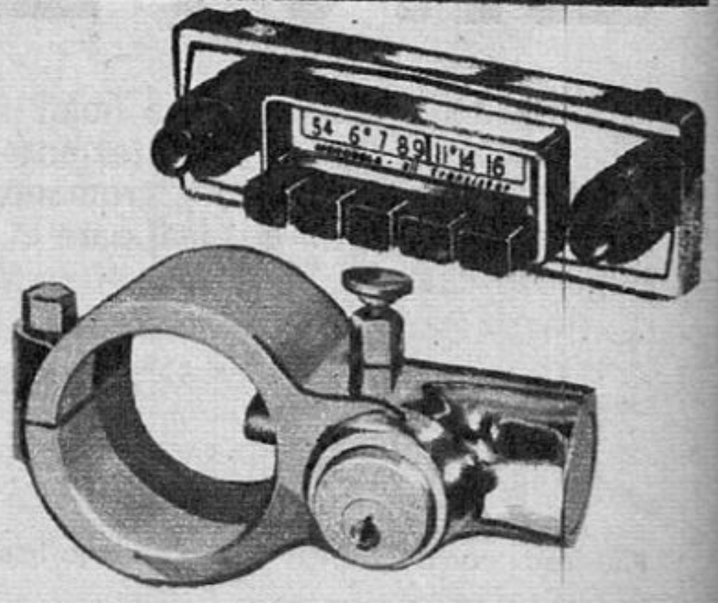
LUXRUEDA ASCANI - La LINTERNA para auto, italiana, fabricada y patentada en Argentina, acciona con la batería del coche, ahorrando de tal modo el gasto de pila. Provista de un broche para sujetarla en cualquier parte del auto, permitiendo así el trabajo con ambas manos.
Informes: LUXRUEDA ASCANI
Pinto 3229 - 70-4945 - Cap.



La esquina FIAT de Buenos Aires

Volante deportivo (distribuidores) para Fiat 600 D - 1100 - 1500 **Carter refrigerado tipo ABARTH** con mayor capacidad de aceite para Fiat 600 - 600 D - 850

Tablero instrumental para Fiat 600 - 600 D 850 equipado con indicador, cuenta Kilómetros, cuenta vueltas, temperatura de agua, presión de aceite y marcador de combustible. Ventas por mayor y menor - **FIATODO.** Todo para su unidad FIAT. La línea más completa de repuestos y accesorios. Envíos al interior - **Sarmiento 3899 esq. Salguero, Tel. 87-1852, Buenos Aires.**



Lo imposible en **TRADE** - Autorradios de todas las marcas, **Autovox - Blaupunkt - Motorola - Philips - RCA - Transyca,** etc., muy por debajo del precio de lista, instaladas y con antena con llave: service de todas las marcas, además en nuestra sección Cerrajería del Automóvil le ofrecemos en oferta especial, **TRABEX Legítima** instalada en **$ 1.950.-**

TRADE - Avenida Pueyrredón 2259 - Tel. 80 - 4469, Cap.

https://argentoteca.blogspot.com

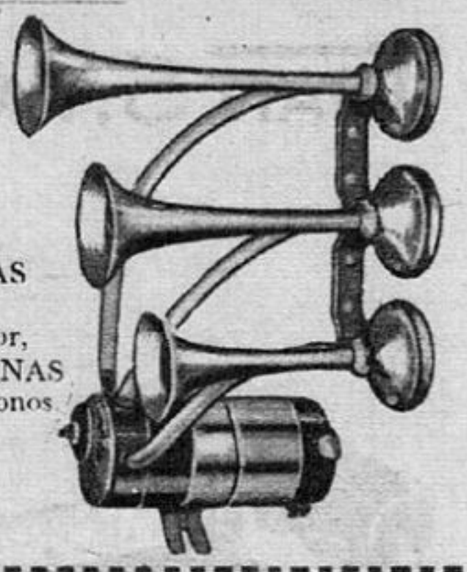
AL-CROM

EQUIPA SU COCHE PARA EL VERANO

COLOCACION EN EL DIA

CINTURONES DE SEGURIDAD IMPORTADOS, tipo aviación y nacionales.

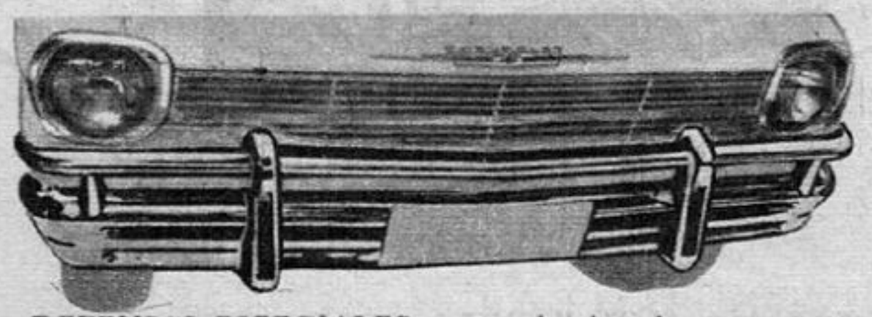
PORTAEQUIPAJES aluminio anodizado y otros modelos con madera guatambú



BOCINAS con compresor, ITALIANAS 3 y 4 tonos

FAROS DE POTENCIA ALEMANES extra chatos

FUNDAS SUPER ANATOMICAS para Fiat 750-1100-1500, Di Tella Falcon - Rambler - Chevrolet 400 Valiant - Peugeot 403-404 y otros.



DEFENSAS ESPECIALES para todo tipo de automotor

Accesorios importados y nacionales para todo tipo de automotor. Busca-huellas. faroles "Helphos", "Hella", "Marchal", autorradios italianas, japonesas y nacionales. AL-CROM en sus tres esquinas de Jujuy y Moreno: **Jujuy 292 - 299 y 306,** Cap. Tel. 97-1221 y 4205. Estos artículos podrán adquirirse en las boutiques del automóvil de Harrods y Gath y Chaves, casas centrales y suc: en Rosario Mendoza, Mar del Plata y Bahía Blanca.

ARNI FILTER

solución integral para la vida de su motor ISARD.

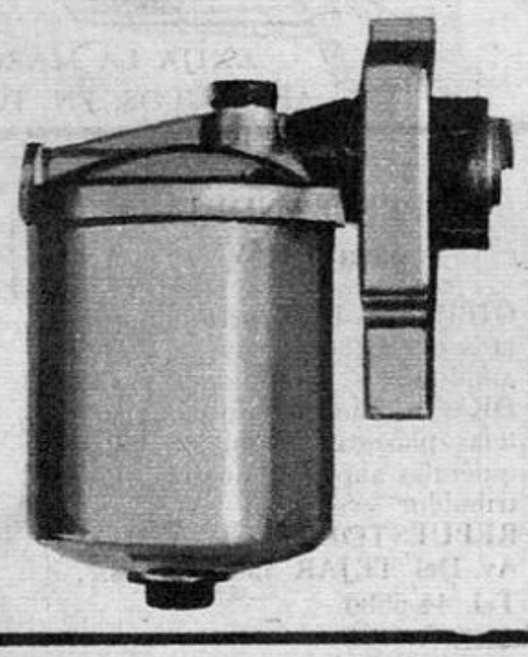
Cualidades del nuevo filtro:

ARNI FILTER

½ litro más de cap. en el cárter
Mayor capacidad de filtrado
Mejor refrigeración y por ende, menor desgaste.

Distribuidor exclusivo en todo el país
MOTO A.R.N.I. S.R.L.,
Rivadavia 10569, tel. 64-7465

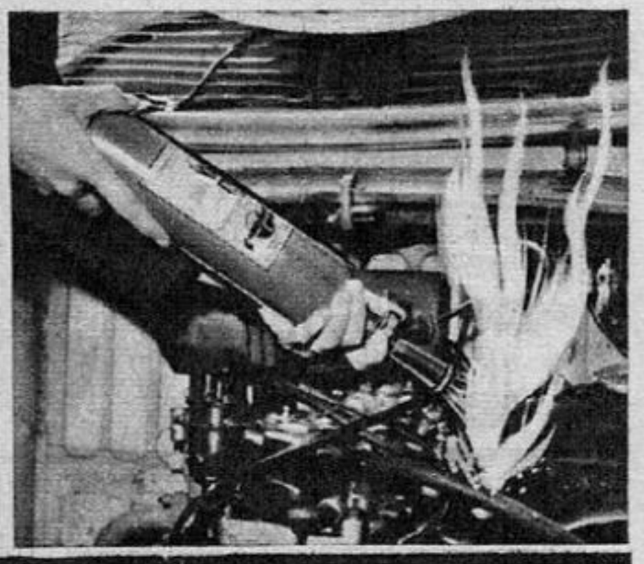
Línea completa de repuestos y accesorios
ISARD y DE CARLO
Fabricantes y Distribuidores.

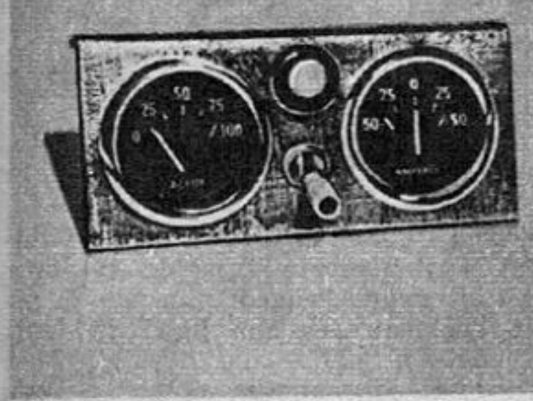


MATA FUEGO SAGINAW (Marca Registrada)

Sirve tanto para apagar incendios como para inflar los neumáticos de su automotor

Fabricante:
RAUL V. BATALLES
Estomba 954
tel. 55-7760 y 54-4225
Cap.



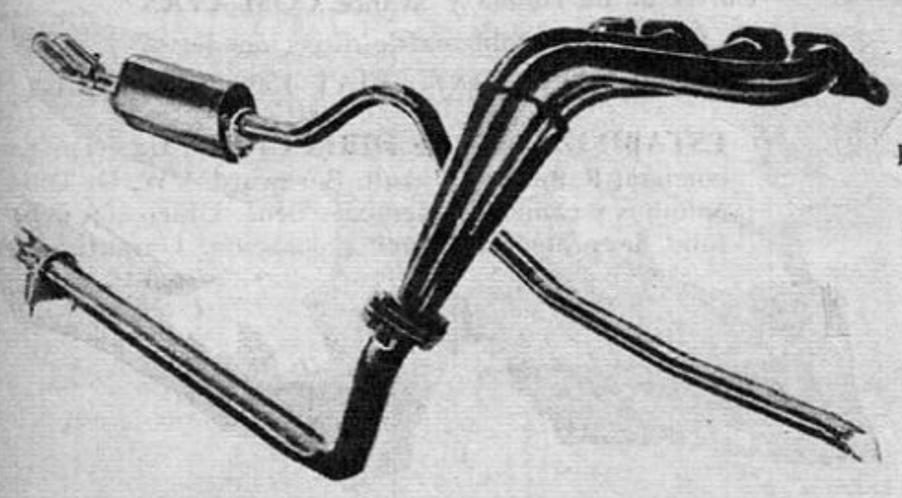


La firma **KIL"O"METRO** de A. Belvedere, fabrica modernos tableros con instrumental de alta precisión (AMPERIMETRO, INDICADOR de COMBUSTIBLE, MANOMETROS de ACEITE, etc.) para cualquier marca y tipo de automotor. En su fabricación se emplean materiales importados y pueden ser en un solo panel o individuales. Garantizamos el perfecto funcionamiento de todo nuestro instrumental. Pueden adquirirse y colocarse en **Quintino Bocayuva 392 Cap.** (alt. Belgrano 4000).

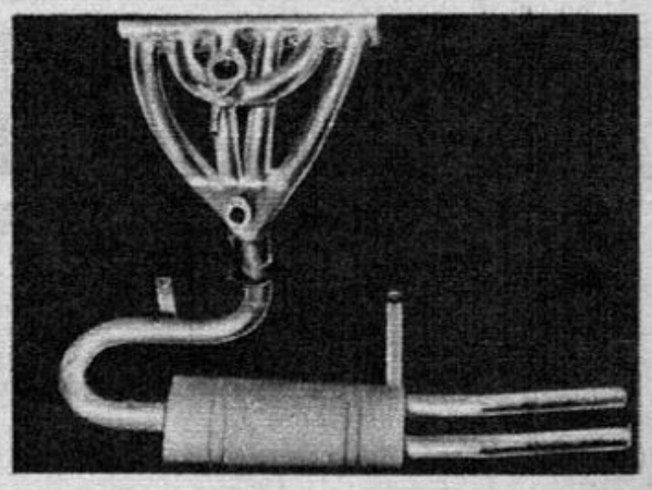
Tableros especiales para Fiat 600 - 750 1500. Peugeot 403 - 404, Chevrolet 400

PERSONALICE su automóvil colocando en las puertas o tablero los nuevos **MONOGRAMAS SUIZOS AUTOADHESIVOS** en letras plateadas o doradas inalterables. Puede adquirirlas en las estaciones de servicio, casas de repuestos y accesorios para automóviles. Es importador de esta novedad **NORCA S.R.L.** de Rincón 244 Bs. As. - Tel. 47-4908

en Uruguay ABECE - T.E. 71017
Zonas disponibles en:
Tucumán - Corrientes - La Pampa.



La firma **MARCOS LITVAK** e Hijos, S.R.L. luego de rigurosos estudios técnicos, lanza en plaza estos extraordinarios **EQUIPOS ESPECIALES,** fabricados con los últimos adelantos de la técnica moderna en materia de caños de escape. Compruebe esta afirmación colocándolos en su vehículo en los puestos del **muñeco MARLIT**
Palique 462 - tel. 54-0303 - Cerviño 3767 - tel. 72-9515
Herrera 582 - tel. 21-4075 Cap. Fed. o adquiéralos en **Palique 436/68 Cap.** Se fabrican equipos especiales para FIAT 600 - 750 - 1100 - 1500 - PEUGEOT 403 - 404 DE CARLO 700 - ISARD 700 - AUTO UNION DKW ALFA ROMEO GIULIETTA - BORGWARD FORD FALCON - DI TELLA 1500 - MAGNETTE.

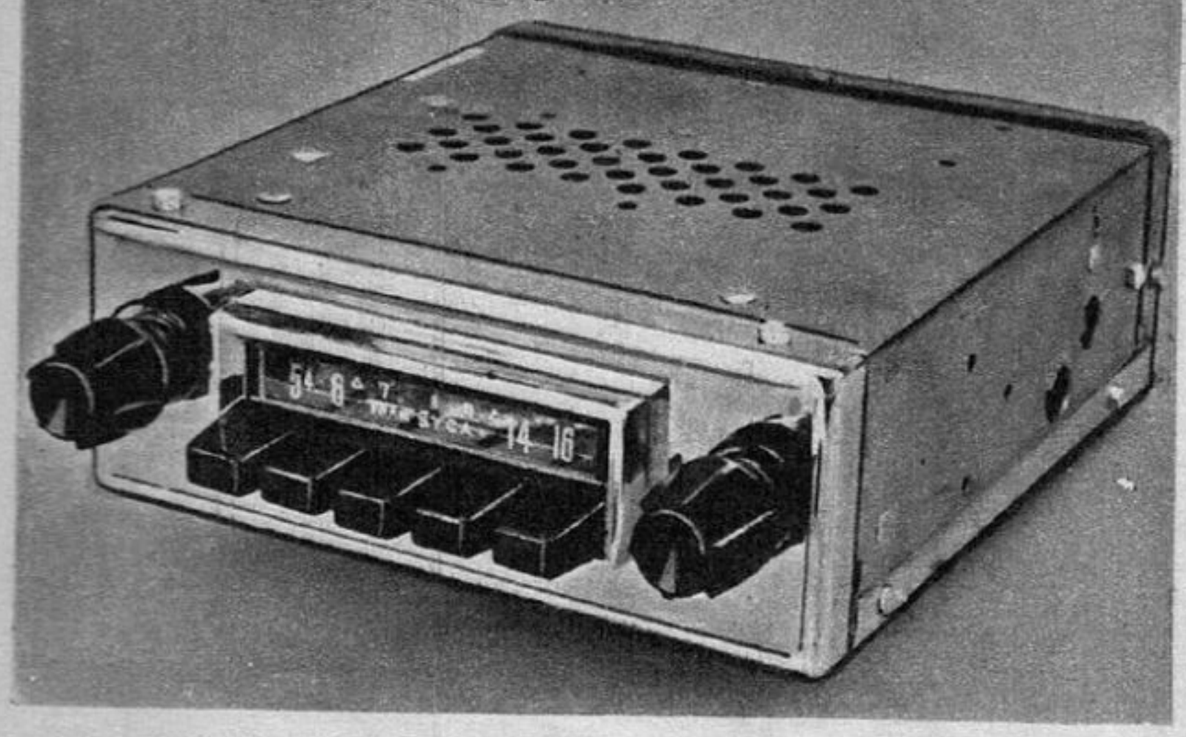


https://argentoteca.blogspot.com

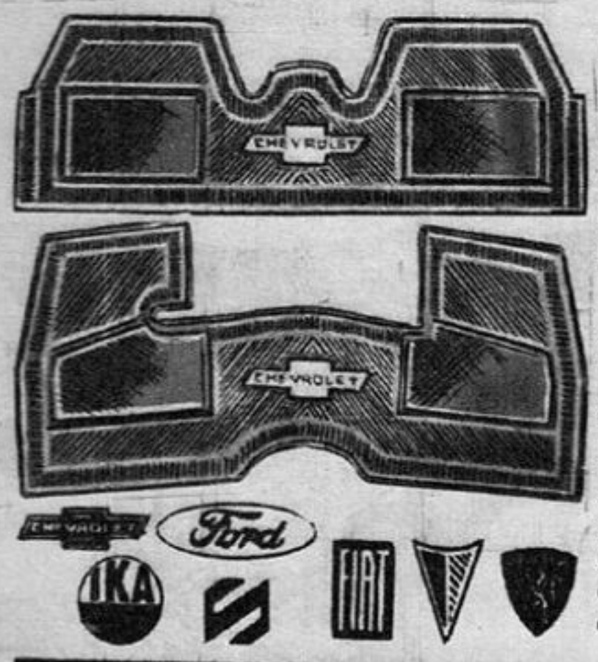
Realización EDDIE publicitaria

NOVEDADES

TRAN S.Y.C.A



TRAN S.Y.C.A. su AUTO RADIO, integramente a transistores con extraordinaria sensibilidad y sonoridad de concierto. Fabricada por **FAMAR S.R.L.** Distribuyen **Fiore Panizza y Torra** S. A. Viamonte 1581 **Grinberg e Hijo,** Corrientes 1824.



PEUMAN IND. Y COM. S. A. C. I. F. I. A., siempre en la vanguardia en alfombras de goma para el automotor, se complace en presentar las nuevas alfombras para coches compactos, con insignia en relieve aplicada en goma blanca, para las siguientes marcas de automóviles: Ford Falcon, Valiant I - II y III, Chevrolet 400 y Súper y Rambler 1962, 63 y 64. Próximamente se presentarán al mercado las correspondientes a los siguientes modelos: Peugeot 403 y 404, Fiat 1500 y Siam Di Tella 1500 y Magnette. Además, señalamos que nuestro amplio surtido en alfombras Compacto en goma común, metalizada y jaspeada, cubre las necesidades para la perfecta cobertura de cualquier vehículo nacional o importado.

TAPIZADOS AVENIDA presenta estas butacas individuales para furgón o furgoneta **CITROEN,** similares al tapizado de lujo para coche. En plástico lavable, azul, de gran calidad y duración. Primer y auténtico **SERVICE DE TAPICERIA** para su **CITROEN 2 CV** con personal especializado en reparación y reposición en tiempo record, lo que reduce los costos en casi un 50%. En sus tres locales: **Av. Mitre 90, Villa Martelli, 740 - 7446** (casa central) - **Berutti 2813, Capital, 82 - 0375** (sucursal) **Alvarado 2311, Mar del Plata, 4-8277** en el horario de 8 a 12 y de 14 a 18.30 hs. **Sábados abierto todo el día.**

ADQUIERA LOS FAMOSOS
ANTEOJOS EUROPEOS "PROTECTOR RATTI" ANTIDESLUMBRANTES CONTRA ENCANDILAMIENTO Y NIEBLA
USADOS EN LAS FUERZAS ARMADAS Y AVIACION DE EUROPA
PARA LAS PERSONAS QUE USAN ANTEOJOS RECETADOS YA ESTA EN VENTA EL
ADAPTADOR PROTECTOR RATTI

REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA AMERICA LATINA
CRISTOBAL J. BOLLATI
Carlos Pellegrini 465 - 5º p. Dto. 42, Bs. As. - Tel. 35-3694

AL-RO

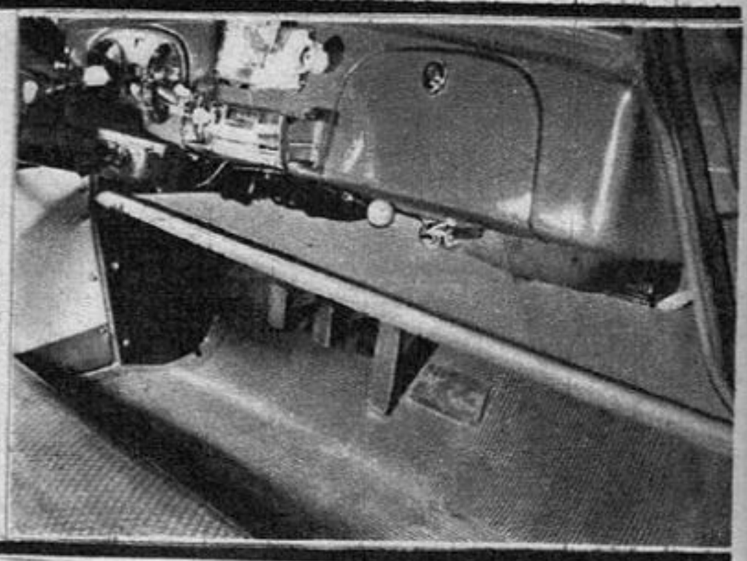
MAS CALIDAD
MAS LUMINOSIDAD
CROMADO GARANTIDO
Faros, espejos, unidades ópticas

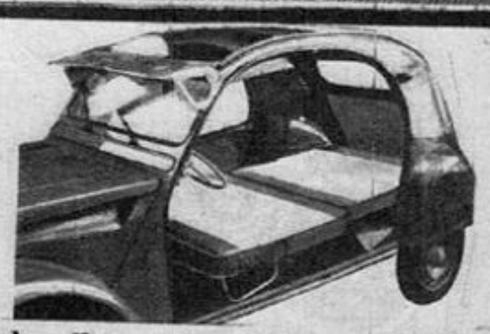
ASEGURA SU INVERSION
Fábrica, administración y ventas
Pje. Luis Braille 5620
64-6006, Capital.
Ventas por mayor y menor Colocación en el acto
Alronce S.R.L., Jujuy 332
93-8246 Capital.
Interior enviamos catálogo y lista de precios

EXIJA LA MARCA AL-RO GRABADA EN NUESTROS ARTICULOS, EN TODAS LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

SUPER BANDEJA para DKW

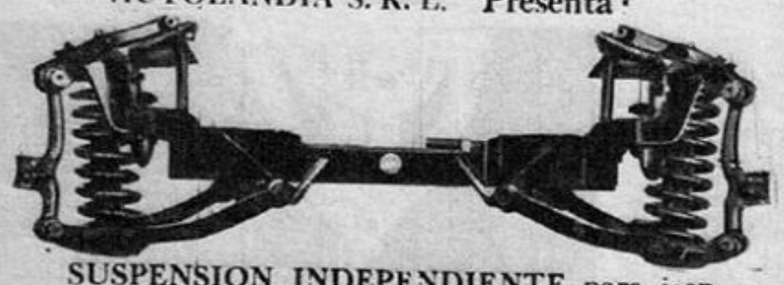
GIBEST S. R. L. presenta esta super bandeja que le dará amplitud y comodidad a su DKW totalmente tapizadas en telas plásticas originales. Adquiéralas ahora en nuestro distribuidor exclusivo:
REPUESTODO S. C. A.
Av. Del TEJAR 3393 - Bs. As.
Tel. 44-6080





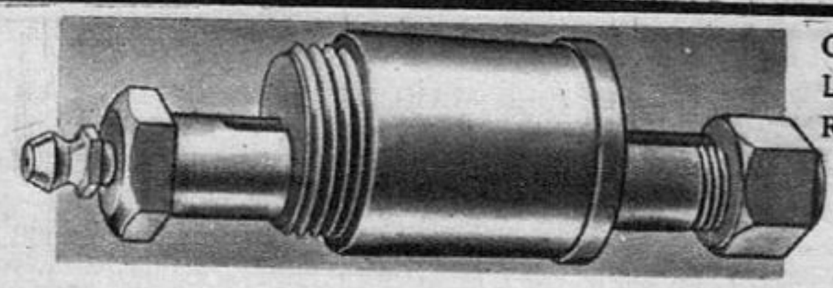
Su CITROEN, Pick-Up Ford, Chevrolet, Dodge, Fargo, etc. totalmente FUNCIONAL con los novedosos ASIENTOS-CAMA (patentados). También la línea completa para ESTANCIERA, Di Tella, Fiat, Renault, Peugeot. Son sus fabricantes: **MAURICIO VITIS y Cía. - Adolfo Dickman (ex San Blas) 1375/79 (alt. Av. San Martín 2700) - Tel. 59-2026 - Bs. As.**

AUTOLANDIA S. R. L. Presenta:



SUSPENSION INDEPENDIENTE para jeep, estanciera y rastrojero, **DOT-DAL** la cual mejora sustancialmente la suspensión de estos vehículos.

Distribuidores **AUTOLANDIA S. R. L.**, Av. Maipú 2170-74, Olivos. 791-4511 y 2184.
Sucursal: Estomba 2490 esq. Monroe



Corrector de comba y avance COM-AVAN
La solución al problema de dirección del
RENAULT, PEUGEOT, FIAT 1500 y DI TELLA

ESTABILIZADOR de DIRECCION para jeep, Estanciera, Rambler, Renault, Borgward, VW, Di Tella ómnibus y camiones Mercedes Benz. Unico con doble tubo de protección. Fácil colocación. Garantizados

https://argentoteca.blogspot.com

a través del parabrisas

Viamonte 353 - 32-7989/1424

S.A.M.P.E.R. S.R.L., con domicilio en **Republiquetas 3753 y t.e. 70-9318 y 701-6063**, agrega a su clásica línea de artículos mecánizados para gomerías, la **BALANCEADORA DINAMICA Y ESTATICA "COBI"**, imprescindible en gomerías, concesionarias, estac. de servicios, talleres mecánicos, etc. Balancea individualmente todo tipo de ruedas, en forma económica y exacta y su manejo es muy sencillo. Sr. comerciante, solicite folletos y condiciones de venta a: **S.A.M.P.E.R. S.R.L.**.

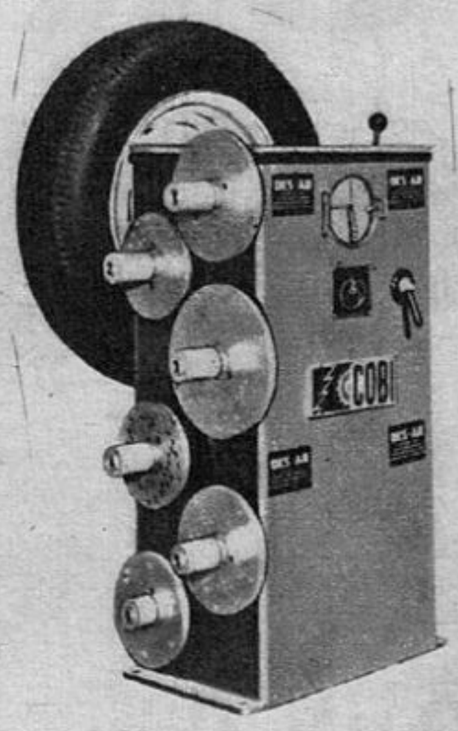
Sres. Usuarios ya pueden balancear sus ruedas con esta máquina en:

CAPITAL FEDERAL
Invernatti y Fanelli - Av. del Libertador 6898
Salvador Savransky - Canning 1676
Finochiaro Hnos. - Luis M. Campos 1075
Enrique F. Pillado - Las Heras 2945
Ber-Jorodenco - Av. San Martín 6554

GRAN BUENOS AIRES
Pérez y Cravero - 18 de Dic. y Moreno - San Martín
Hector Croce - Calle 55 Nº 790 - La Plata
Utrera Hnos. - Artigas 1598 - Chilavert
El 13 - M. T. de Alvear 430 - José Ingenieros
Rossi e hijos-Los Aromos 217-Ciudad Jardín Palomar

PROVINCIA DE BUENOS AIRES
R. Rosas y Cía. - Conc. Ford - Ruta 188 - Conesa
CIBACO Aut. Conc. Ika - Rivadavia s/n. - Saladillo

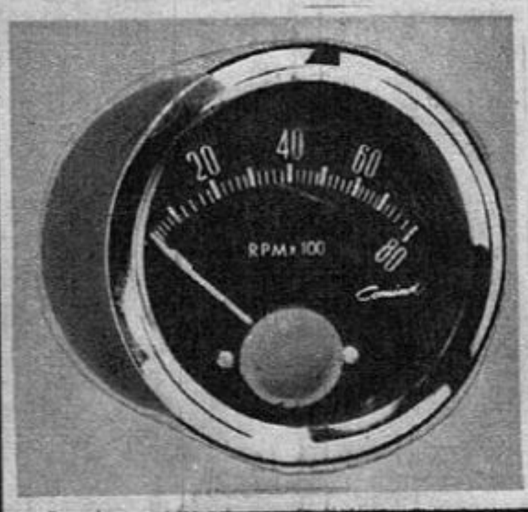
CORDOBA
Chiodi S.R.L. - Concesionaria Fiat - Thea



NO DESTRUYA EL MOTOR DE SU AUTOMOVIL!... COLOQUE UN

TACOMETRO ELECTRONICO

Comind



Este cuentarrevoluciones de tablero permitirá a Ud. y a su motor:

a) Determinar exactamente el Nº de vueltas en su valor de óptimo funcionamiento, impidiendo su paulatina destrucción.

b) Aprovechar al máximo su potencia y obtener el correcto asentamiento de cada una de sus partes, disminuyendo el consumo de aceite y combustible.

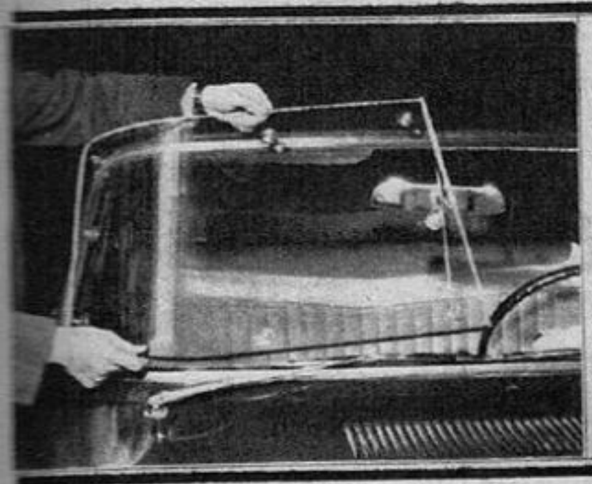
c) Prolongar su vida útil y eficiente eliminando gastos de mantenimiento y ajuste.

d) Realizar "rebajes" de velocidad sin peligro de pasarlo de vueltas y efectuar los cambios de marcha adecuadamente.

INSTALACION SENCILLA, EN O SOBRE TABLERO - CUADRANTE ILUMINADO MODELOS PARA GENERADORES, MAQUINAS AGRICOLAS, AVIONES, LANCHAS, etc.

GARANTIA ESCRITA POR UN AÑO

COMIND S.R.L. CORDOBA 1513 - 4º p. Tel. 34-5215 - Bs. As.



PROTEJA SU PARABRISAS

Del ripio, granizo, etc., con el nuevo y moderno **PROTECTOR de plástico G.H.** fabricado con materias primas importadas y realizado en dos secciones para facilitar su colocación y retiro. Fácil aplicación mediante ventosas atornilladas; lleva la curva del cristal, no deforma la visual, se fabrica para cualquier tipo de automóvil, camión o pick-up. **STOCK PERMANENTE - FABRICANTE: Atilio O. Gonet, Bmé. Mitre 585, Ramos Mejía, Tel. 658-0093**

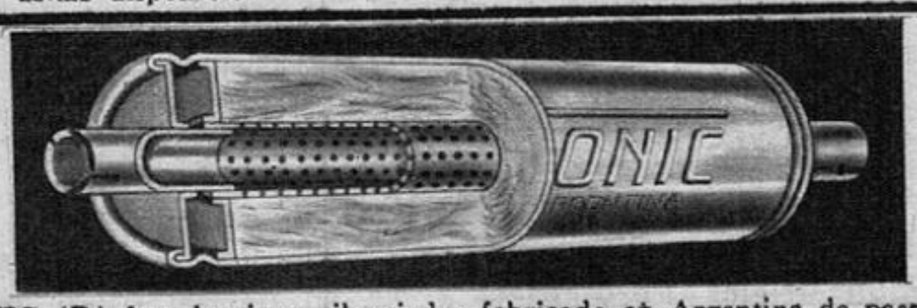
FAC
Soc. en Com, por Acc.

DEFENSAS DE PARAGOLPES ESTAMPADAS

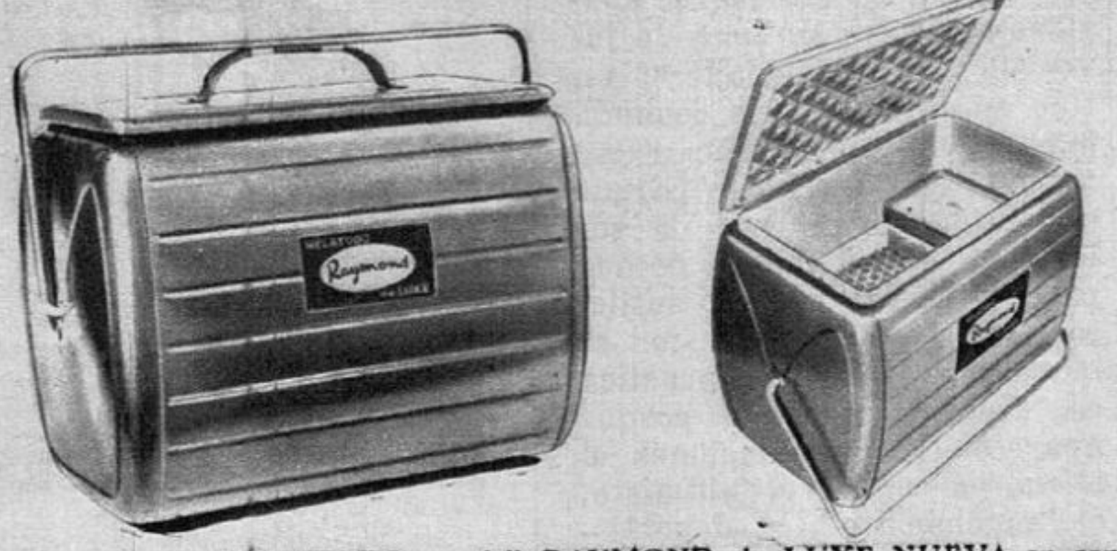
para Rambler, Valiant, Chevrolet, Renault, etc. Solicite presupuesto. Colocación en el acto. Envíos al interior. FABRICANTES: **FAC. Soc. en Com. por Acc., Alsina 2799 esq. Jujuy, Tel. 97-8232, Bs. As.**

SELLADOR SINTETICO NODULO

PARABRISAS, vidrio trasero, rajaduras y burletes, ahora sin problemas de filtraciones con el nuevo **SELLADOR SINTETICO NODULO**, presentado en prácticos sachets de 100 grs. Son sus fabricantes y distribuidores **NODULO Ind. y Com. S.A.C. Allende 2041 - Tel. 69-1303 - Bs. As.** En venta en las buenas casas del ramo. Hay zonas disponibles



NOSONIC (R) fue el primer silenciador fabricado en Argentina de paso directo y aislado con **lana de vidrio**, que absorbe los ruidos de alta frecuencia y evita el recalentamiento del motor por su expulsión libre de los gases. Su diseño exclusivo hace rendir más la nafta. Su uso es muy común en coches deportivos. Lo fabrica y vende: **Establecimiento Industrial SILENTOR S. R. L. - GALVEZ 2036 - Rosario** La marca estampada en el tubo lo distingue de sus similares.



Presentamos la **HELATODO portátil RAYMOND de LUXE NUEVA** en concepto, de perfecta refrigeración, para el hogar, auto, camping. Ahora su interior es de plástico (poliestireno alto impacto) lo cual la hace más aislante, liviana, higiénica y **no se oxida**. Su capa aislante es de lana de vidrio y su exterior es metálico de chapa acerada y pintada en varios tonos Medidas: ancho 285 mm. alto 400 mm. - largo 480 mm. y su peso no llega a 4,500 Kgs. Puede solicitarla en est. de servicio, casas de accesorios, etc. Fabrica y distribuye **Establecimiento Industrial TOROCO S. C. A., Cucha Cucha 2341 - T. E. 59-1393.**

¡SON PRODUCTOS erpa!

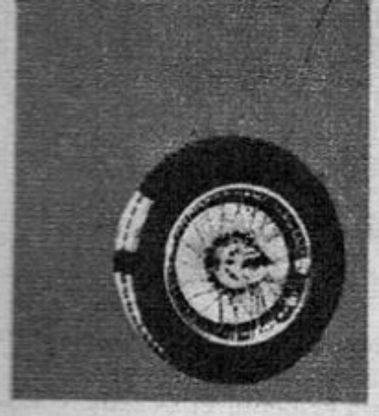
Distribuidores Exclusivos
ARTEFA SRL.
Entre Ríos 1029
27-6211 - 23-2466
Buenos Aires

SUPRABOND: Adhesivo elástico para cuero, goma, telas y metales.
SUPRALOCK: sellajunta sintético para motores, nafta, aceites y agua.
MORDAL: cola vinílica para el hogar, oficina y taller
ERPOX-RAPIDO, masilla plástica de fraguado inmediato para sellados, calafateos y revestimientos
PEGOVIA: adhesivo económico para cueros, gomas, telas, etc.

REPRESENTANTES EN EL INTERIOR:

Bauzas, Explanada 643
ROSARIO
Colli, 9 de Julio 3059
MAR DEL PLATA
Fadel, Tucumán 881
CATAMARCA
A. Guinea, Pueyrredón 544
RESISTENCIA
Navarro - Buenos Aires 163
PARANA
Parejas, Pringles 754
SAN LUIS.
Quero, Lima 2185
CORDOBA
Quintana, Olascoaga 1438
MENDOZA
Reta, Azara 677
POSADAS

https://argentoteca.blogspot.com

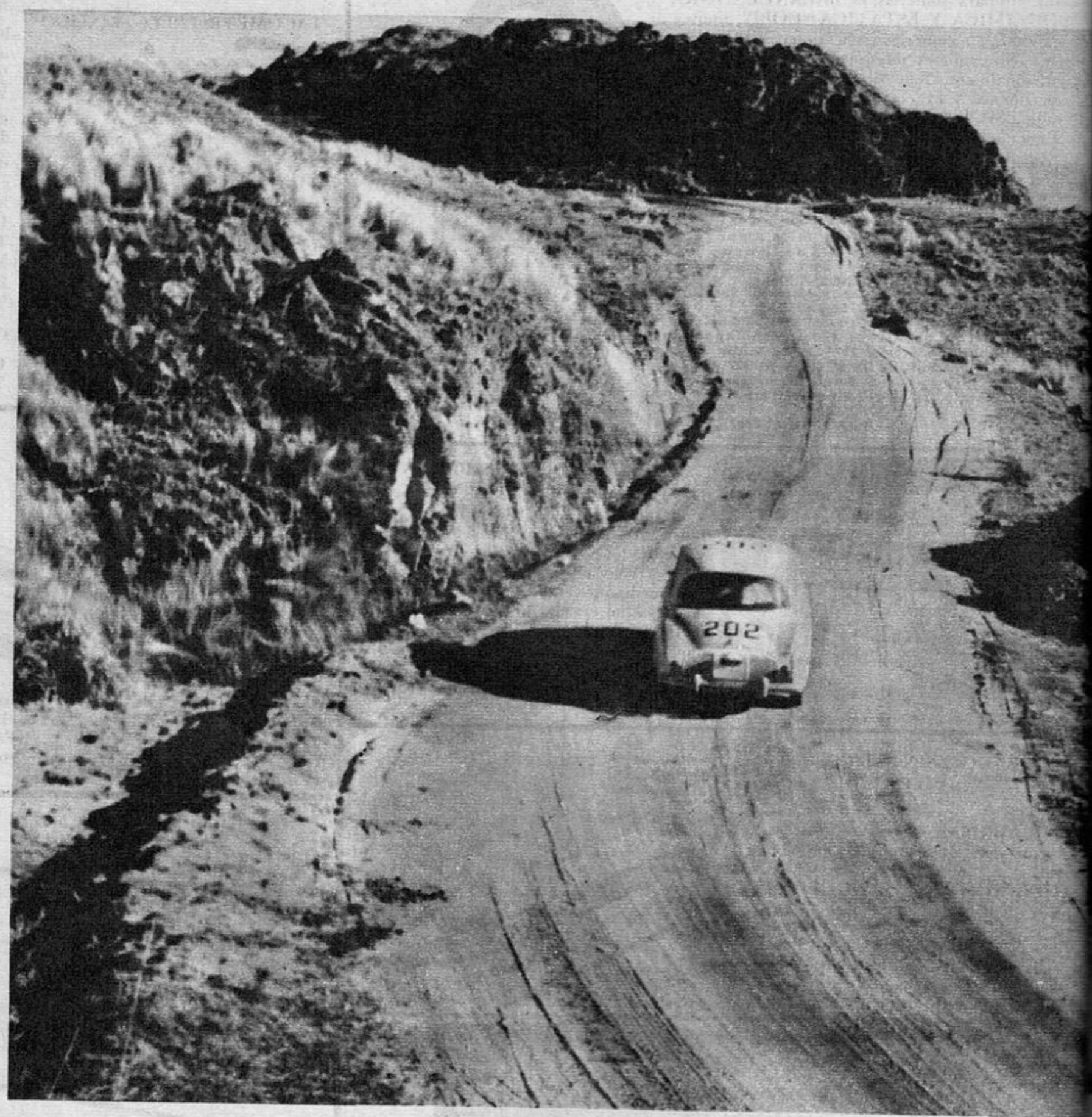


DEPORTES

Miguel Angel Merlo lleva siempre a "Juan Alguien" estacionado en un bolsillo. Aunque lo extraiga periódicamente para que suceda una sesión de ventriloquismo boligrafiado capaz de meter en el tema de la tuerca al tímido más remiso. Se puede o no estar de acuerdo con Merlo y con "Juan Alguien" —personalmente tenemos con ellos cordiales contiendas, sobre todo por lo de Turismo Nacional— pero en cierta forma es lo de menos. Lo verdaderamente importante es que ninguno de los dos circula jamás con las líneas ocupadas y por lo tanto las comunicaciones se pueden establecer con notable facilidad.

Cuando el A.C.A. citó a conferencia de prensa para informar acerca de la nueva versión —la octava— del Gran Premio Internacional de Turismo, Merlo le hizo depositar a "Juan Alguien" una de sus acostumbradas felicidades: "Estoy ampliamente de acuerdo con el individuo apasionado que ama al Gran Premio... Primero porque el apasionamiento es síntoma de juventud y el apasionado es un tipo auténtico que se desnuda moralmente para mostrarse tal cual es... Y luego porque ese sujeto sospechoso de ser legítimo es el mejor dotado para penetrar en las sutilezas del Gran Premio, que es la carrera donde se practica ese tipo de nudismo porque aparecen sin simulaciones el bueno. el malo, el altruista, el "muchachito", el deportista, el valiente, el cobarde y en fin, toda la gama de especies que caracteriza a la raza"...

Sí, Merlo, de acuerdo... Un Gran Premio no es una carrera más. Un Gran Premio es un inmenso estado de ánimo donde todos nos parecemos a nosotros mismos, a nuestros ruidos, a los paisajes que nos gustan, y al placer que trasciende al reloj, a la fecha, y a la obligación... Además, se comprende fácilmente que pueda constituirse en una especie de necesidad fisiológica para muchos... entre los cuales nos alistamos con orgullo. Y si a todo eso se le suma la maravillosa aventura del automovilismo, se obtiene una tentación irrenunciable que dura 15 días y



que cuanto más cercana se hace más irresistible.

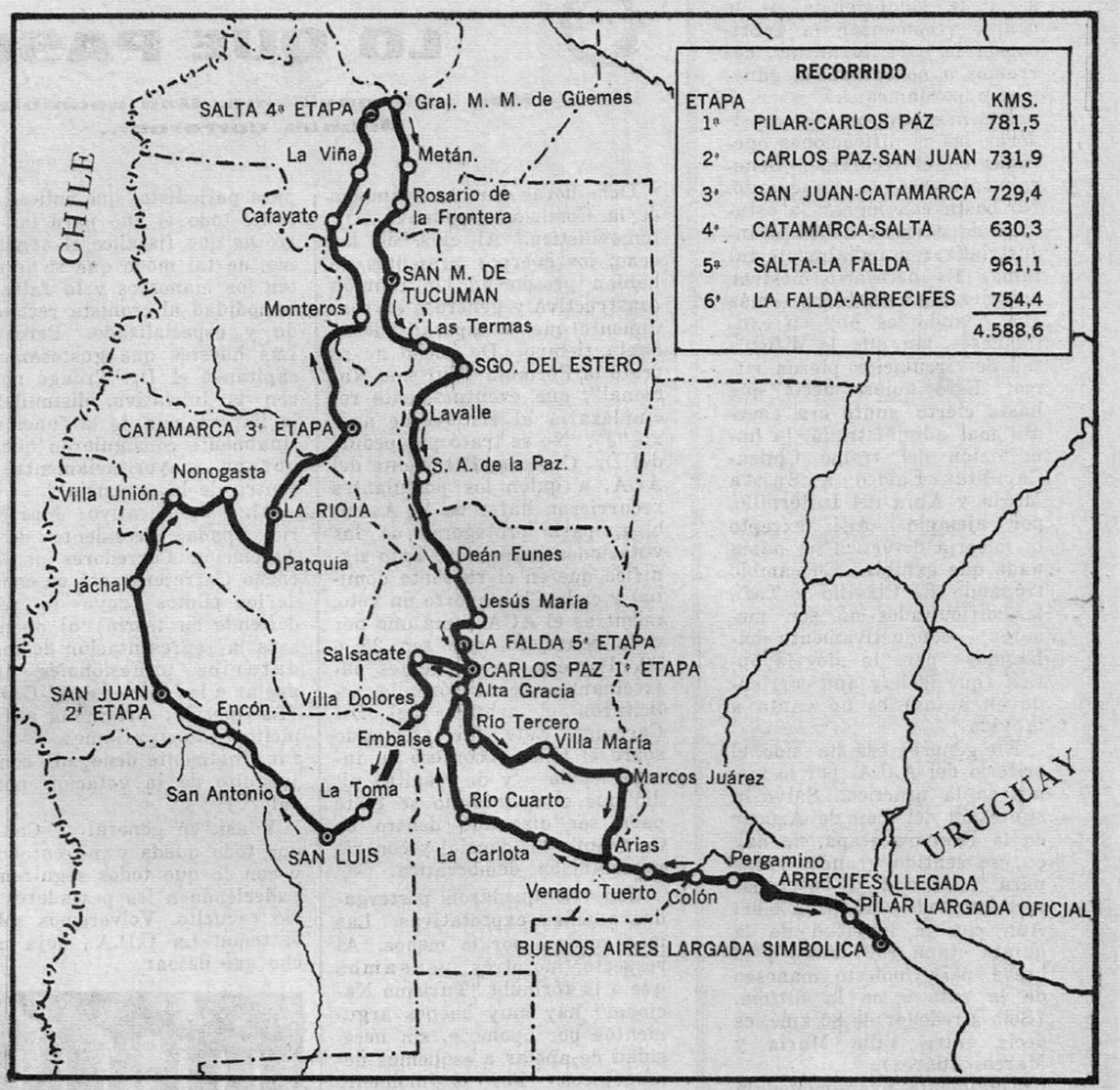
Una de las preguntas de mayor consumo entre nuestros lectores es "Pero... Se le puede ganar a Mercedes...?" Nosotros creemos que sí. Que se le puede ganar aún sin el aporte de un poderoso equipo, de la misma forma que pudieron hacerlo el año pasado los Alfa Romeo 2.600. Además, los Mercedes son vencidas frecuentemente en Europa por los Falcon Sprint. los Morris Mini Cooper, el Saab 96 y los Lotus Cortina. A nuestro juicio todo es cuestión de planificar serenamente y, por supuesto..., tener con qué, aunque al parecer este año no tendremos de que quejarnos en ese sentido. A la fecha de confeccionar esto, se tiene como segura la participación de los Ford (285 HP) los Lancia Flaminia (2.775 c.c.) y los Alfa 2.600. Y desde el momento en que se suprimió la categoría "dos litros" implantándose la de 1.601 en adelante, el combate se planteará no sólo entre los autos que se nombraron, sino también entre los Volvo 122, los BMW 1.800 TI, el Peugeot 404 (1.618 c.c.) y el Lancia Flavia. De este modo, es muy seguro que quien gane la categoría mayor (este año no hay clasificación general) ganará extraoficialmente la Carrera.

Colofón: Mucha gente contra Mercedes. Al menos más que nunca. Este año le va a ser mucho más difícil a la gente de Sttutgart. Y al querer dar implícitamente reconocida su participación, notificamos que la públicamente conocida rebeldía sin causa de Bordeu —1963— fue absolutamente determinante. Este año, Mercedes concurre sólo con pilotos europeos.

Suprimida la categoría hasta 1.300 c.c., queda una arista generosa entre los 1.151 y los 1.600 c.c. y ahí precisamente, por calidades y por cantidades es donde se van a desarrollar las mejores luchas. Esta es una categoría para ser ganada por una Giulia o por una Lancia Flavia similar al que corriera Pécora el año pasado (1.500 c.c., 4 cilindros en V, tracción delantera). Para el caso, los autos made in casa (Peugeot

https://argentoteca.blogspot.com

LA GRAN AVENTURA



RECORRIDO

ETAPA		KMS.
1ª	PILAR-CARLOS PAZ	781,5
2ª	CARLOS PAZ-SAN JUAN	731,9
3ª	SAN JUAN-CATAMARCA	729,4
4ª	CATAMARCA-SALTA	630,3
5ª	SALTA-LA FALDA	961,1
6ª	LA FALDA-ARRECIFES	754,4
		4.588,6

403, Fiat 1.500 y Magnette, este año en franco tren competitivo) aspiraran normalmente a obtener la mejor clasificación en la categoría Industria Nacional y lo harán en ese orden de probabilidades, determinado a su vez por razones de performance y experiencia. En esta serie suelen registrarse algunos intentos domésticos de turismo rápido —que nos parecen muy bien— a cargo de los Borgward Isabella y los Citroën 11 "ligero", a los que esta vez se agregarán los Giulietta y los Volkswagen por imperio reglamentario. (Quedó dicho que la categoría 1.151 a 1.300 c.c. fue suprimida).

Así y todo, el Giulietta es un auto ganador. Recuérdese que en 1961 Cabalén y Cupeiro discutieron mano a mano con Walter Schock y Hans Hermann, lo cual hace sospechar que si bien es muy difícil que le gane a la Giulia, su hermana mayor, no es nada improbable que pueda vencer a la industria nacional.

La "1.300" no era una categoría de mantener, es cierto. Volkswagens contra Giuliettas constituían una risible versión de David contra Goliath. Finalmente, los Alfas se rompían entre sí y en la serie había muy pocas cosas guiadas por el sentido común. Todo ello es verdad bien argumentada por el A.C.A. y hasta aquí nos parece muy correcta la supresión. Pero a la vez, si lo aprobamos por este año, creemos necesario un replanteo de la cuestión para 1965, puesto que para entonces nuestra industria nos va a dar dos hijos dilectos del deportivismo: El Isard 1.200 (vencedor de Giuliettas en Europa) y el Simca Ariane, que emitirá Metalmecánica con el motor Simca 1.300 de cinco bancadas, muy tratable con las suculentas modificaciones Abarth y por lo tanto, ya sea uno u otro, aptos para hacer reabrir la categoría.

La categoría de 851 a 1.150 c.c. es quizá la menos pronosticable, aún a pesar de ser solo dos los candidatos. Ya se sabe cuanto anda el Mini Cooper, sobre todo en el tramo sinuoso. También fue muy conversada su increíble —casi— relación peso-potencia y su estabilidad dejó hace tiempo de ser un secreto. Pero hay dos detalles que conspiran contra sus posibilidades: una es la llanta de 10 pulgadas, poco apta para el ripio o el huellón, y otra es el batallón de D.K.W. que ya exhibe una veteranía legítima en esta carrera. Los Graciela, los Fiat 1.100 y los Hansa concurrirán a escalar posiciones según se abandone mucho o poco.

Exactamente lo mismo sucede con los Fiat 850, y los Panhard con referencia a los Renault oficiales de I.K.A., mientras que en la categoría chica es muy probable que este año no haya aporte directo de las fábricas. Por lo tanto deja de concretarse el esfuerzo de Isard, según la versión textual de un ejecu-

https://argentoteca.blogspot.com

tivo de la casa: "No vamos a correr porque cuesta caro. Además ¿para qué?, si vendemos toda la producción, y si a la competencia se le ocurre recomenzar la fabricación lo hará lo mismo, corramos o no corramos, ganemos o perdamos..."

Pasemos entonces a considerar las modificaciones operadas en el recorrido. Generalmente estamos de acuerdo. No basta con lograr la estatura de carrera difícil e industrializar mundialmente tal fama. Es necesario mostrar paisajes agradables —más aún cuando los hay en cantidades— sin que la dificultad de circulación pierda ritmo. Esto quiere decir que hasta cierto punto era energía mal administrada, la habilitación del tramo Chilca-Capillitas - Faldeo a Santa María y Abra del Infiernillo, por ejemplo. Allí, excepto la miseria desértica no había nada que exhibir. En cambio trepando El Clavillo y Tafí, las dificultades no son menores —conductivamente hablando— pero la alegría óptica (que la hay aún corriendo en autos) es un canto a la vida.

En general ese ha sido el criterio del A.C.A. por lo menos en la práctica. Salvo la supresión del Pan de Azúcar en la Primera etapa, no hay en ese sentido grandes cosas para criticarle y sospechamos que todo será para bien. Aun con la longitud de la quinta etapa (961 kms) y el breve pero molesto manoseo de la ruta 9 en la última. (Solo alrededor de 80 kms, es decir entre Villa María y Marcos Juárez).

Finalmente examinemos la cuota de minutos que se otorga entre etapas para efectuar reparaciones. Este año son 20, con 40 más de tolerancia pero recargables al triple en el tiempo empleado por el piloto que los utilice. Nosotros creemos que está bien, más aún comprobando que con un sistema similar el año pasado se clasificó casi el 50 % más que en 1962, año en el que las reparaciones fuera de carrera no existieron.

Ya está todo listo para iniciar la Gran Aventura. El ruido se apresta a subrayar las palabras de Juan Alguien. Nosotros pretenderíamos explayarnos pero sujetos por la tiranía tipográfica, solo adherimos a los conceptos del muñequito de Miguel Angel Merlo, confiados en ser nuevamente espectadores. *

LO QUE PASÓ

Mas automovilismo: Una asamblea, Muchas carreras...

Ocho horas duró la Asamblea de la Comisión Deportiva Automovilística. Al cabo de las ocho, los cuerpos presentes no habían presenciado la reunión constructiva y generosa en condimento que se esperaba desde hacía tiempo. De hecho no se trató la Fórmula "Turismo Nacional", que eventualmente reemplazaría al sistena de anexo "J". No se trató por pedido del Dr. Carman, Presidente del A.CA, a quien los postulantes recurrieron antes de la Asamblea, para protegerse de las votaciones nominales. Esto significa que en el recuento nominal y cada Club aporto un voto, mientras el ACA suma uno por cada consejero, que son 25 o 30. Por eso, los dirigentes patrocinantes de la fórmula solicitaron el arbitrio del Dr. Carman. Este fue asesorado sobre el tema —confesó su inexperiencia— y de resultas pidió que el asunto no se trate para ser discutido dentro de un tiempo prudencial y con representación democrática.

Con ello quedaron postergadas muchas expectativas. Las más gordas, por lo menos. Al respecto, nosotros pensamos que a la fórmula "Turismo Nacional" hay muy buenos argumentos por oponerle, sin necesidad de apelar a esquemas demagógicos. Por el momento esperamos, ya que otro remedio no queda. Y es una lástima.

Durante la Asamblea se efectuó el cambio de mando en la Comisión Deportiva Automovilística . El Capitán Ricardo Baranda, remanente de la intervención al Club en 1956, entregó su puesto al Dr. Horacio Rivarola (h). Por otra parte se promulgó la nueva fórmula "B" para Turismo de Carretera que regirá a partir del 1º de enero de 1965 y que en general se caracteriza por la libertad que admite para exprimir motores, y para fabricar aparatos híbridos. El límite más severo es el de 4.000 c.c. como cilindrada tope, a cambio de los 4.072 actuales.

El Automóvil Club de Olavarría propuso a la C.D.A. la institución de una credencial para periodistas que valiese durante todo el año para las carreras que fiscalice el organismo, de tal modo que se le eviten los manoseos y la falta de comodidad al cronista reconocido y especializado. Pero no. Las huestes que gustosamente capitaneó el Dr. Trongé negaron la iniciativa, disimularon la importancia de la función y finalmente consiguieron que se votara mayoritariamente en contra de la ponencia.

Algo significativo: José Mario Spada, presidente de la Asociación Corredores de Turismo Carretera votó en contra de los pilotos (cuyos intereses defiende en teoría) al oponerse a la representación de mandatarios profesionales para apelar a los juicios de la C.D.A. (La moción, originada en el pleito Cupeiro-Gómez 8-3-64, fue finalmente denegada con el jueguito de la votación nominal...)

Y así, en general... Con lo que todo queda como entonces, y con lo que todos seguiremos padeciendo a los pescadores de río revuelto. Volveremos sobre el tema. La C.D.A., deja mucho que desear...

Arriba: El Porsche de Herminio Haftel, vencedor. Abajo, columna izquierda: Crespi y Goicoechea, minijuniors.

• Mientras tanto, nuestra carpeta registra actividad fecunda el domingo 2 de agosto. Un eventual viaje a Uruguay nos puso ese día en manos de los hermanos Carballido (viejos clientes de nuestro Gran Premio) quienes nos propinaron su impagable hospitalidad automovilística durante todo el fin de semana. Los Carballido corren, dirigen, organizan, juntan Bugattis y compravenden autos. Nos llevaron al Pinar y allí presenciamos la primer carrera uruguaya según el "anexo J" internacional (hasta ahora competían según una fórmula "standard" de concepción propia), concretada bajo el rótulo de "100 Kilómetros Hilman Imp". Ganaron Víctor Paullier (Mini Cooper) —categoría C— "Arrieta" (DKW) —Categoría B— y César Martínez (Sportprinz) —Categoría A—.

• Godin de Beaufort moría en Colonia (Alemania) luego de ser despedido de su anciano Porsche 4. Corría sin zapatos. Lo hacía por gusto. Era el simpático de la troupe. Pero en el fondo era automovilista y por eso se siente más esta manera de tomar la última curva... Mismo día, misma carrera. John Surtees vence en el Nürburgring a Graham Hill que con el segundo puesto puntea momentáneamente el Campeonato (32 puntos sobre 30 de Clark y 19 de Surtees). Curioso: dos años seguidos que Ferrari gana en este difícil circuito...

• Siempre 2 de agosto: En el Autódromo Municipal hay para minijuniors. Gana Humberto Crespi. Herminio Haftel vence en las categorías "C" y "G" de la A.A.A.S. con Porsche 1.600, mientras que Néstor Salerno se hace de la "Fuerza Libre" con su inveterada Maserati 2 litros.

• Una semana después el Chevrolet II dos puertas de Froilán González gana su primer carrera en Mar del Plata. Con ello Cupeiro sale de perdedor doblegando a Juan Fachini, Tempone y Manzano. Edgardo Boschi ("Bielka") gana la categoría "A" en el Autódromo. Formisano lo imita con su D.K.W. y Alberto Gómez, con el Peugeot. Wálter Goicochea se impone en Mini Junior

https://argentoteca.blogspot.com

Arriba: Formisano se da el gusto. Le ganó al Mini-Cooper. Abajo: El Peugeot de Alberto Gómez.

ciante de la prueba— se puso de pie con el triunfo de Oscar (La unidad ganadora –un 404– está equipada con encendido a transistores y equipo de inyección de combustible). También hubo regularidad en La Falda. Ganaron Marinelli-Costa, con Ford Falcon. Y en la prueba de regularidad acelerada —circuito del G. P. de la montaña— se impusieron Alfredo y Rodolfo Carballo con Fiat 1500. Fiscalizó el C.A.R.

• Tandil, también 16 de agosto. Ingresa a la lista de ganadores de T.C., Norberto Polinori, el promisorio Volante de Villa Cañás. Felicitaciones.

• Lobos, una semana después, más para Gainza Paz: El Mini-Minor gana la segunda edición de la Vuelta de esa ciudad reponiéndose del abandono en el Gran Premio de la Montaña. Va a dar que hacer en el Gran Premio Grande...

• 30 de Agosto: 6 Horas de la A.A.A.S. Ford pone el metálico pero no corre. (Sucede que la F.I.A. tarda en homologar) Gana el Peugeot 404 de Ballbé-J. Otamendi sobre el 403 de Alberto Gómez-Blanco. Este auto fue embestido en carrera por M. A. Galluzzi y dañado el tanque, perdió combustible de tal modo que, deteniéndose a recargar cuando faltaban 10 minutos y tenía la carrera ganada, dejó las Seis horas en manos de la pareja conductora del 404. Buena elaboración de Bielka y Requejo (BMW), misteriosa desaparición y abandono del equipo IKA y magnífica tarea de los hermanos Guimarey. (A propósito... Carlos Guimarey todavía me debe un peso que le presté en el Aeropuerto de Córdoba para hablar por teléfono, cuando volvíamos de La Falda. Saludos. N. del Redactor).

De arriba hacia abajo: The winner en La Falda. Cabalén en su elemento, día de San Peugeot. Nasif y su Giulia, segundos. En regularidad, los ganadores: Alfredo y Rodolfo Carballo (Fiat 1500) y Marinelli-Costa, con Ford Falcon.

Gainza Paz rumbo a la victoria en Lobos. (Abajo) Calduch, por segundo año consecutivo a buen promedio...

• Fin del mes: Segunda carrera del año para Di Palma. Alzaga segundo. Cupeiro tercero y sin amortiguación. Sucedió en Salto y abandonó Emiliozzi.

• Rafaela —versión 1964— no fue precisamente una carrera de estudiosos. El promedio ba-

https://argentoteca.blogspot.com

jo se debe al suecesivo abandono de los punteros (Nasif, Pairetti.) cuando llevaban ventajas horrorosas, pero en general hemos observado descuidos olímpicos en el material rodante y profundos males de dentición (a 30 años de iniciado el ciclo) en la planificación orgánica. Ganó Domingo Di Santo. Segundo Héctor Sanmartino. Tercero Carlos Loeffel,

Lo más interesante en autos: el De Tomaso (ex-Formisano) Junior modificado por Pascutti y propulsado por un Chevrolet-Súper instalado en poua. Piloto: Armando J. Ríos. Puede ser... *

SEIS HORAS EN URUGUAY

En el autódromo uruguayo Víctor Borrat Fabini se disputaron las "Seis Horas Shell", competencia que refrenda el renacer del motorismo deportivo en el país vecino.

Luego de viajar muy fuerte en competencia contrá Giulias, Lotus Cortina y el equipo Ika, Ivo Rezk y Pablo Paullier (Morris Cooper) se adjudicaron la prueba y con ella el trofeo "Revista PARABRISAS", que en la foto aparece entregado por nuestro representante a la Asociación Uruguaya de Volantes. *

PRONOSTICOS Y MONTAS

Buenos ruidos para octubre y noviembre...

Sobre la realización del Gran Premio Internacional de Turismo y el reverdecer de las Mil Millas Argentinas, octubre y noviembre apoyan la importancia de su quehacer automovilístico.

El domingo 11 se corre la tradicional Tres Arroyos en el tan mentado triángulo conformado por dicha ciudad, Juárez y Necochea. Puede que haya record. También habrá Turismo Mejorado en el Autódromo... varias categorías. Organiza el Buenos Aires Moto Club.

El 18, más Turismo Carretera fórmula "B", pero esta vez en la progresista Junín. Entre tanto, el autódromo de Villa Bordeu, en Bahía Blanca se llenará de ruidos pertenecientes a la jerarquía de Mecánica Nacional, fórmula 1.

Llegamos así a la largada del Gran Premio, día 21, desde Pilar a las 2 horas, luego de haberlo hecho simbólicamente sobre la fachada del A.C.A. Tramo a Carlos Paz. Día 22, descanso. Día 23, Carlos Paz a San Juan, por los Gigantes, Sansacate, Villa Dolores, la Toma y San Luis. Día 24, descanso. Día 25, San Juan a Catamarca, por Jáchal, Villa Unión, Nonogasta y Patquía. Día 26, descanso. Día 27, de Catamarca, por Piedras Blancas, El Clavillo, Morteros, Concepción, Cafayate y la Viña. Llegada a Salta. Día 28, descanso. Día 29, Salta a La Falda, pasando por Güemes, Metán, Rosario de la Frontera, Tucumán, Termas, Santiago del Estero, Lavalle, Deán Funes y Jesús María. Día 30, descanso. Día 31, sexta y última etapa hasta Arrecifes, por Carlos Paz, Alta Gracia, Río Tercero, Villa María, Marcos Juárez, Arias, Venado Tuerto, Colón y Pergamino.

En el interín, domingo 25, Turismo de Carretera en Tandil y varias categorías T. M. y Sport en el Autódromo, reunión organizada por la Asociación de Automóviles Sport.

Domingo 1º de noviembre: Turismo de Carretera en el pentágono de San Nicolás y Mecánica Nacional en Santa Fe, circuito costanero.

Por fin, el próximo 8 de noviembre, asistiremos a la reanudación de las Mil Millas Argentinas, cuya realización, naturalmente está a cargo del Avellaneda Automóvil Club. El recorrido aún no se conoce, pero no dudamos que la prueba volverá a apuntalar la tarea de los "teceístas" que la frecuenten. Con esta carrera cerramos nuestro calendario del mes. Por lo visto, hoy de todo y para todos. Al que le guste que se sirva... *

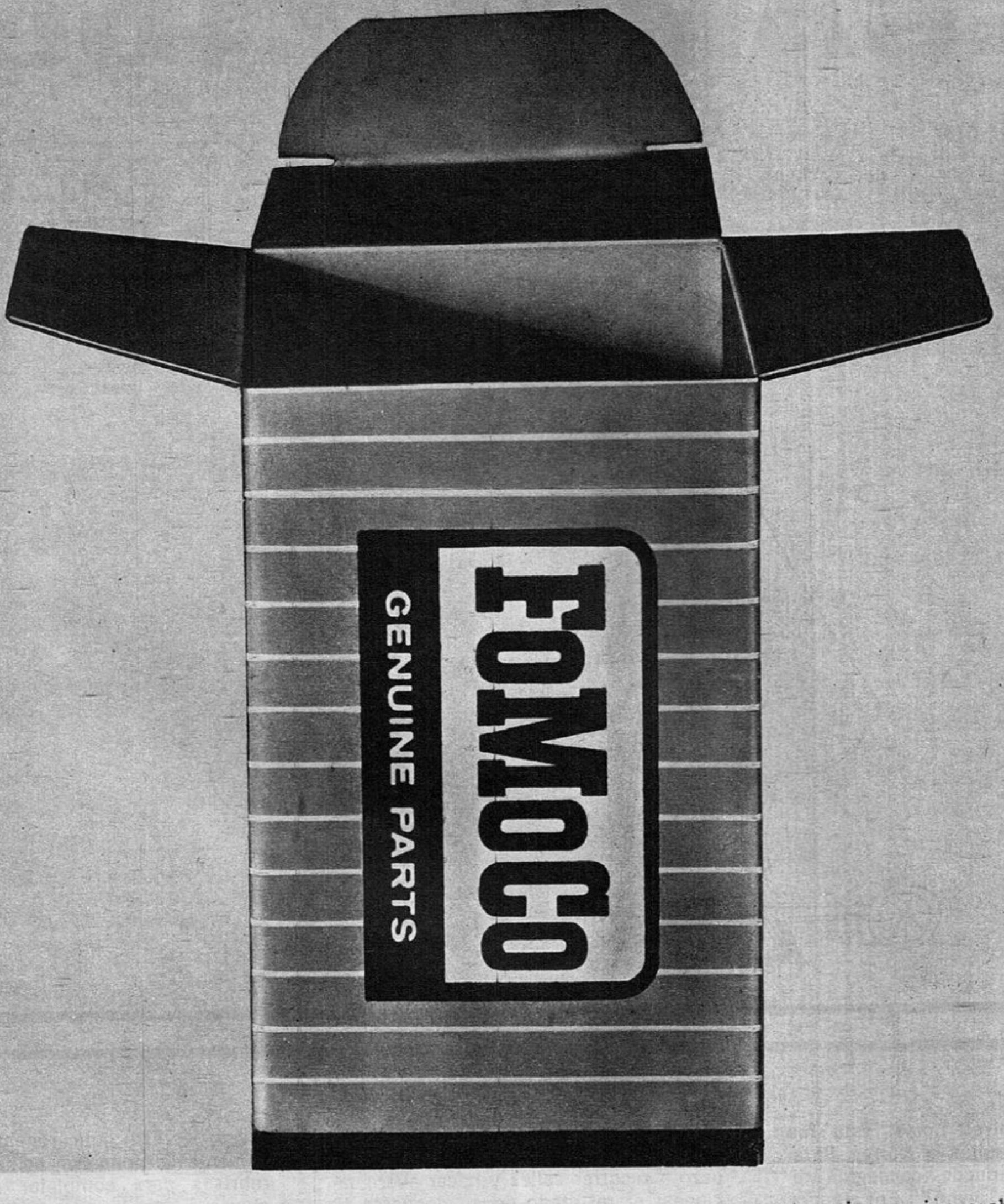
Seis Horas de A.A.A.S. Arriba: El 404 ganador de Balbe-Otamendi. Abajo: Primera curva de la carrera.

MAS DE EUROPA

*Nürburgring, Austria y Monza. Tres carreras seguidas ganó Ferrari este año, hasta lo que va del campeonato. Pero el Gran Premio de Austria, disputado sobre un viejo y áspero aeródromo en desuso, tiene especial significado para la gente de Maranello. Hacía años que no ganaba un piloto italiano sobre un auto italiano. En Italia corrió el buen vino... **

https://argentoteca.blogspot.com

pasaporte para entrar en esta caja



Para Ud., esta caja es la seguridad de que adquiere un repuesto legítimo FoMoCo. Para tener derecho a entrar en esta caja, el repuesto debe ser fabricado y aprobado por Ford, con la exacta precisión de la pieza original. Con estos repuestos, su Ford sigue siendo siempre Ford, porque el repuesto legítimo FoMoCo es el único que rinde en la misma medida que la pieza original. Y los repuestos no aptos para entrar en esta caja, son inexorablemente rechazados por el Control de Calidad de Ford. ¡Tenga cuidado con las piezas disfrazadas! Su concesionario Ford tiene un stock completo y permanente de repuestos legítimos FoMoCo. ¡Adquiera ahí el que Ud. necesite! Y no olvide que el repuesto legítimo FoMoCo está respaldado por una garantía que cubre ampliamente su calidad.

REPUESTOS LEGITIMOS

FoMoCo

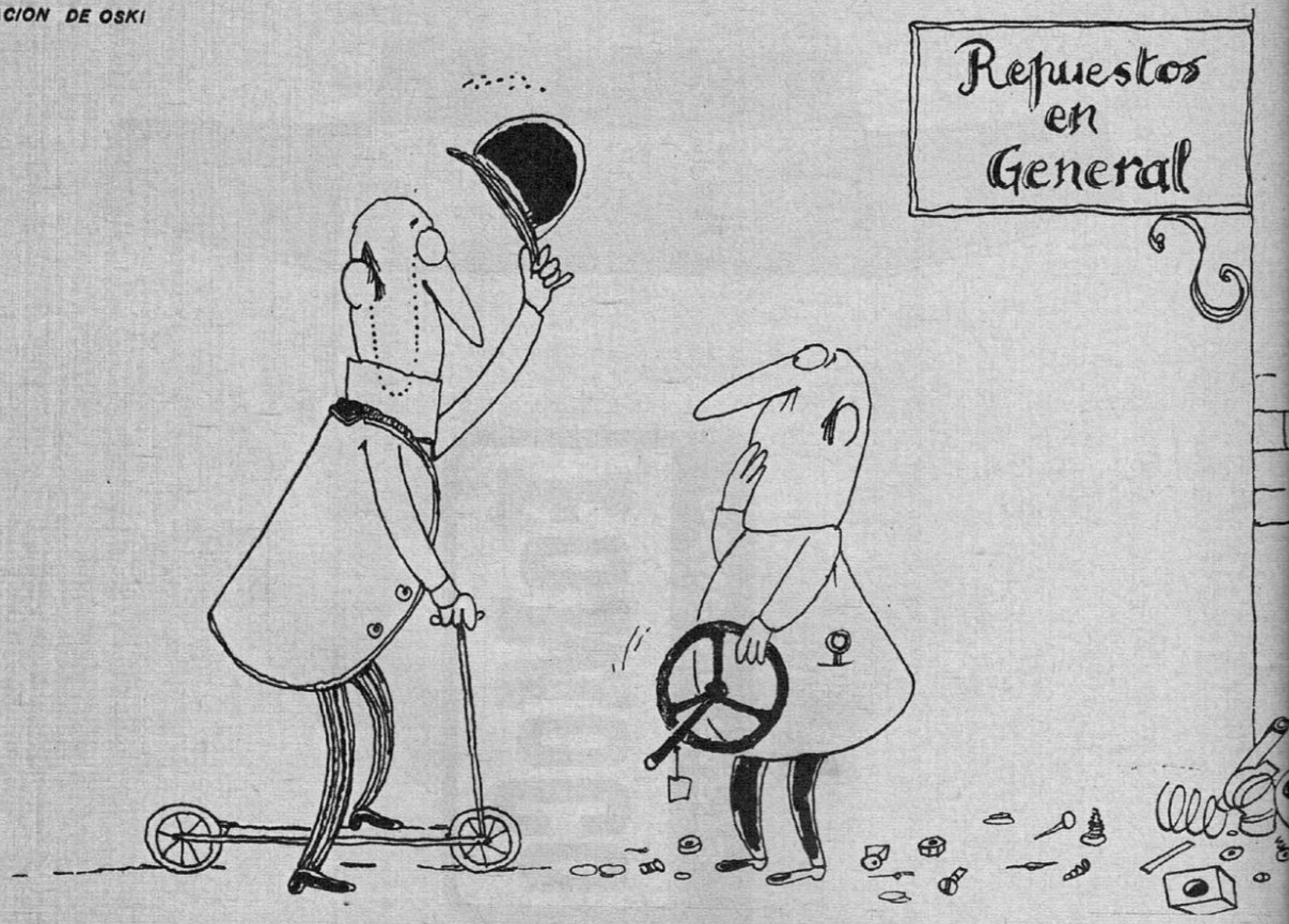
Garantia de larga vida para su Ford

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

https://argentoteca.blogspot.com

HUERFANOS Y DESAMPARADOS

ILUSTRACION DE OSKI



Como tantas otras notas, ésta fue sugerida por consultas a **Correo Parabrisas.** "¿Dónde puedo conseguir repuestos para mi Talytal?" En algunos casos, pudimos dar una indicación; en otros, nos vimos obligados a decir que no teníamos idea. Poco a poco, fuimos reuniendo antecedentes y formando un pequeño archivo; una carta de lector por aquí, un comentario suelto por ahi, el recuerdo de antiguas representaciones por allá. Pero había muchos agujeros que tapar aún.

Finalmente dimos con la idea de consultar a un amigo nuestro y muy aficionado de los coches "raros" (es decir, de las marcas menos habituales), Juan Ernesto von Zehmen, entusiasta integrante del Club de Automóviles de Colección y coleccionista de manuales y folletos de autos de todo origen, especialmente alemanes. Von Zehmen empezó a recorrer calles y hacer averiguaciones; el resultado de su encuesta figura más abajo.

En muchos casos, las antiguas representaciones han dejado de existir. Por ejemplo los coches del grupo Rootes (Hillman, Humber, Sunbeam - Talbot) eran representados por Rootes Argentina, S.A., entidad que ha dejado de existir. Nuestro "sabueso" encontró que un grupo de ex empleados había formado una razón social denominada Femma C.I., que figuraba con dirección en la calle Lima, pero cuando fue a investigar personalmente descubrió que la entidad ya no existía, al menos en aquella dirección. Si algún integrante de la empresa, o algún particular que la conozca, lee esta nota, rogamos encarecidamente se ponga en contacto con **Parabrisas** para completar nuestros archivos.

Para los coches ingleses en general, existe una casa de comercio, Arnellii & Cía., Av. Cabildo 832, 771-1937, Capital Federal.

En otros casos la representación es de años atrás y es probable que la existencia de repuestos no sea muy grande. En cuanto a autos alemanes en general, Von Zehmen nos ha informado que Talleres Stritt, Monroe 3120, 70-0695, tiene experiencia en casi todas las marcas germanas y, si no tienen repuestos, en muchos casos pueden indicar la mejor manera de resolver la situación.

Para los Renault "pre-IKA" nos había dado SAMYA, de Ecuador 1460, pero

https://argentoteca.blogspot.com

¿SU COCHE NO TIENE REPUESTOS? USE ESTE PRINCIPIO DE GUIA

posteriormente tuvimos la información de que esa empresa se había dedicado a ejercer la concesionaría de una marca nacional y que no tenía más repuestos Renaut, de modo que estamos nuevamente sin pistas.

Rogamos muy especialmente a quien pueda suministrarnos información especial ampliatoria,confirmatoria o rectificatoria, que nos la hagan llegar.

Por otra parte, debemos destacar muy especialmente el carácter de la información que sigue a continuación. Se proporciona como colaboración de buena voluntad para con nuestros lectores. Es todo lo actual que se ha podido lograr, pero evidentemente no nos podemos responsabilizar por eventuales errores o faltas de actualidad. Tiene carácter puro de "ayudita sin compromiso"... *

Lista de refugios para los difíciles

AUTO-UNION-D.K.W. pre-IASFSA): Talleres Fehling, Av. Díaz Vélez 4335, 88-0227; Osvaldo P. Meloni, Av. Las Heras 3453, 71-7376; Domingo Ferri y Cía., Arévalo 1354, 772-7958; Talleres Stritt, Monroe 3120, 76-0965; Casa Ambrosino, Ugarteche 3288, 71-9751. URUGUAY: Ernesto Quincke, Cerro Largo 851/79.

AUSTIN: Arnelli y Cía., Cabildo 832, 771-1937.

ADLER: Víctor Irureta S.I.C., Av. Rivadavia 2578; Talleres Stritt, Monroe 3120, 76-0965.

ALLARD: Bernardo Wolfenson S.A.C. y F., Bolívar 330/32, 30-0328.

ALFA-ROMEO: Vianini Arg. S.A., Cangallo 564, 30-4453.

ABARTH y CISITALIA: Cisitalia Arg., S.A., Av. Maipú 1760, 791-7733, Vicente López.

AUTOAR: Service Central Av. Díaz Vélez 4141, 88-4125; Central Corporation S.A.C.I.F., Av. La Plata 1165, 922-2335; Autobrit S.R.L., Av. Las Heras 4033, 72-0683.

B.M.W.: Enrique Glas, Av Maipú 723, 797-3718.

BRADFORD: Arnelli y Cía., Av. Cabildo 832, 771-1937.

CITROEN: Automóviles Citroen S.R.L., Venezuela 1117, 37-9745; Gilotaux S.A., Jerónimo Salguero 3172, 72-8036; Av. La Plata 3363, 99-6673; Cabello 3363, 71-3952; Río de Janeiro 781-93, 88-6145.

CORVAIR: Salgueiro, Billinghurst 2235.

DAF: Tiphaine y Cía., J. Salguero 2756, 72-7001 y Cerviño 3541.

DAIMLER: Eduardo Stock, Bolívar 238.

DURANT, RUGBY, CONTINENTAL: Ditlevsen y Cía., Av. Ing. Huergo 1335, 33-8011.

EUROPEOS EN GENERAL: Repuestos Europeos S.R.L., Rodríguez Peña 707, 44-4392.

FORD BABY (inglés): United Motors Co., S.R.L., San Juan 2722, 992-8875.

FORD EIFEL, TAUNUS: Talleres Stritt, Monroe 3120, 76-0695. Taunus más nuevos: cualquier concesionario Ford, especialmente los más grandes.

GRAHAM: Ditlevsen y Cía., Av. Ing. Huergo 1335, 33-8011. 1937 en adelante: Víctor Irureta S.I.C., Rivadavia 2578, 47-5555.

HEINKEL: Los Cedros-Isard Arg. S.A.I.C., Bolívar 1646, 27-2116. Arcavi, Viamonte 2455, 86-5646.

HENRY J: Tiphaine y Cía., Salguero 2756, 72-7001.

HOTCHKISS: CADMA S. A., Viamonte 1430, 40-9871.

HORCH: Reparaciones, Talleres Stritt, Monroe 3120, 76-0695.

HILLMAN, HUMBER: Arnelli y Cía., Cabildo 832, 771-1937.

HANOMAG: Algunos repuestos: Charcas 4000. Reparaciones Talleres Stritt, Monroe 3120, 76-0695.

HANSA, repuestos: Billinghurst 2259, 82-2543. Atención mecánica, Bulnes 1596, 80-2424.

I.F.A., Teram S.R.L, Esmeralda 272, 2º piso, 45-8587

INSTITEC, GRACIELA: Repuestos, Casa Ambrosio, Ugarteche 3288, 71-9751.

JAGUAR: Millet S. A., Av. Sta. Fe 2353, 83-0051. Arnelli y Cía., Cabildo 832, 771-1937.

JAVELIN: Arnelli y Cía., Av. Cabildo 832, 771-1937; Bonpland 1574, Capital (taller solamente).

LANCIA: Gumel S. A., Sarmiento 1525, Capital Federal.

LAND-ROVER: Artymet, Cabildo 4300, 701-0401; Arnelli y Cía., Cabildo 832, 771-1937.

MORRIS: Thompson y Cía., Santa Fe 1937.

493, 32-9143; Arnelli y Cía., Av. Cabildo 832, 771-1937.

M.G.: Arnelli y Cía., Av. Cabildo 832, 771-1937.

MASERATI: Maserati Arg. S.A.I.C.F., Av. Pte. R. S. Peña 1219, 8º, 35-8379.

NASH: J. Vázquez Iglesias S.R.L., Hipólito Yrigoyen 2655, 48-7281; Riadigos, F. Ramiro y Cía., S.R.L., Pedro Goyena 1134, 43-5648.

N.S.U.: Warnes Microcupés, Palique 482; Central Corporation SACIF, Av. La Plata 1165, 922-2335; Autobrit S.R.L., Av. Las Heras 4033, 72-0685; Skene Arg., Juncal 3059; Prince-Car S. R. L., Monroe 2724, 73-2116; otros (Repetto, etc.).

OPEL: Bandean y Salami, S.R.L., Donato Alvarez 1050, 59-6529; Goicoechea Hnos., Viamonte 1500, 40-3883; Orientación Mecánica S.R.L., Viamonte 1501, Capital.

PANHARD: Orfinco S.R.L., Tucumán 715, 7º p., 32-5366.

PORSCHE: Teram S.R.L., Esmeralda 272, 45-8587.

PACKARD: Casa Ares, Güemes 4151; Los Cedros-Isard, Bolívar 1656, 27-2136.

RILTY: Arnelli y Cía., Cabildo 832, 777-1937.

ROVER: Artymet, Av. Cabildo 4300, 701-0401; Arnelli y Cía., Cabildo 832, 771-1937.

SINGER: Arnelli y Cía., Av. Cabildo 832, 771-1937.

SOLEX (Carburadores): Gilotaux S. A., Jerónimo Salguero 3172, 72-8036.

SIMCA: Auto-France, Rodríguez Peña 1120; Repuestos Autobrit S.R.L., Av. Las Heras 4033, 70-0683; S. A. Fiat Arg., Av. Lib. Gral. San Martín 3046, 72-7086.

STANDARD: Arnelli y Cía., Av. Cabildo 832, 771-1937.

STUDEBAKER: Ditlevsen y Cía., S. A., Av. Ing. Huergo 1335, 32-8011.

SKODA: T.A.R., S.A.I.C.F., Carlos Pellegrini 27, 8º piso, 37-2715.

SAAB: Talleres Fehling, Av. Díaz Vélez 4335, 88-0227; Petrolini Coberg S.A.C.I., Av. Rivadavia 4076, 89-3448.

TALBOT: José E Vinotto, Cerviño 4449, 71-0589.

TRIUMPH: Arnelli y Cía., Av. Cabildo 832, 771-1937.

VAUXHALL: Juan Ize S.R.L., Paraná 706; Arnelli y Cía., Av. Cabildo 832; Piffer y Cía., Olazábal 1346; Rosell y Biosca, Santiago del Estero 970; Talleres Velox, Paraguay 5140.

WILLYS: Tiphaine y Cía., J. Salguero 2756, 72-7001; Cerviño 3541; Viamonte 1719; Viamonte 1517; Viamonte 1346.

WARTBURG: Teram S. R. L., Esmeralda 272, 2º, 45-8587.

WANDERER: Talleres Stritt, Monroe 3120. 70-0695.

WOLSELEY: Arnelli y Cía., Av. Cabildo 832, 771-1937.

https://argentoteca.blogspot.com

VALE UNA VIDA

https://argentoteca.blogspot.com

El cinturón de seguridad no lleva su nombre en vano Acostúmbrese a usarlo aunque marche a bajas velocidades

Al promediar 1961, varios modelos de coches europeos comenzaron a salir de las cadenas de montaje provistas de un nuevo dispositivo: el destinado a enganchar los cinturones de seguridad. Hacía ya un tiempo que en los ambientes automovilísticos se discutía el pro y el contra de este dispositivo. En Estados Unidos estaban elaborando una ley, que entró en vigor el 1° de enero de 1962, que prohíbe la venta de cualquier tipo de automóvil que no tenga los soportes para los cinturones de seguridad.

Hoy día, tanto en Europa como en Estados Unidos (en Argentina vamos a la zaga), la mayoría de los automóviles son entregados al público con soportes que permiten el rápido enganche de los cinturones de seguridad, ya sean del tipo a bandolera o abdominal, o mixto, que proporcionan ambas posibilidades de protección, sosteniendo el cuerpo del viajero por la cintura, como en los asientos de avión, o bien desde un hombro hasta la cadera; o de ambas maneras. La orientación de las más grandes empresas automovilísticas es particularmente significativa: a medida que pasa el tiempo y aumenta el número de autos en circulación, aumenta —fatalmente— la cantidad de accidentes; debe entonces aumentar la cantidad y eficacia de los medios de protección. El cinturón de seguridad es el más importante de esos medios, y llegará el día en que cada uno de nosotros, al subir a un auto, ceñirá el cinturón de seguridad con la misma naturalidad con que hoy cerramos la portezuela antes de arrancar. ¿Por qué?

¿El cinturón de seguridad disminuye verdaderamente el riesgo del que viaja? Y si lo disminuye y es tan fácil de aplicar, ¿por qué son tan pocos todavía los que lo usan? Nos hemos ocupado del problema y, como el cinturón de seguridad va entrando poco a poco en el uso común, hemos expuesto esos interrogantes a algunos expertos, especialmente calificados por su actividad y sus estudios. Busquemos juntos una respuesta.

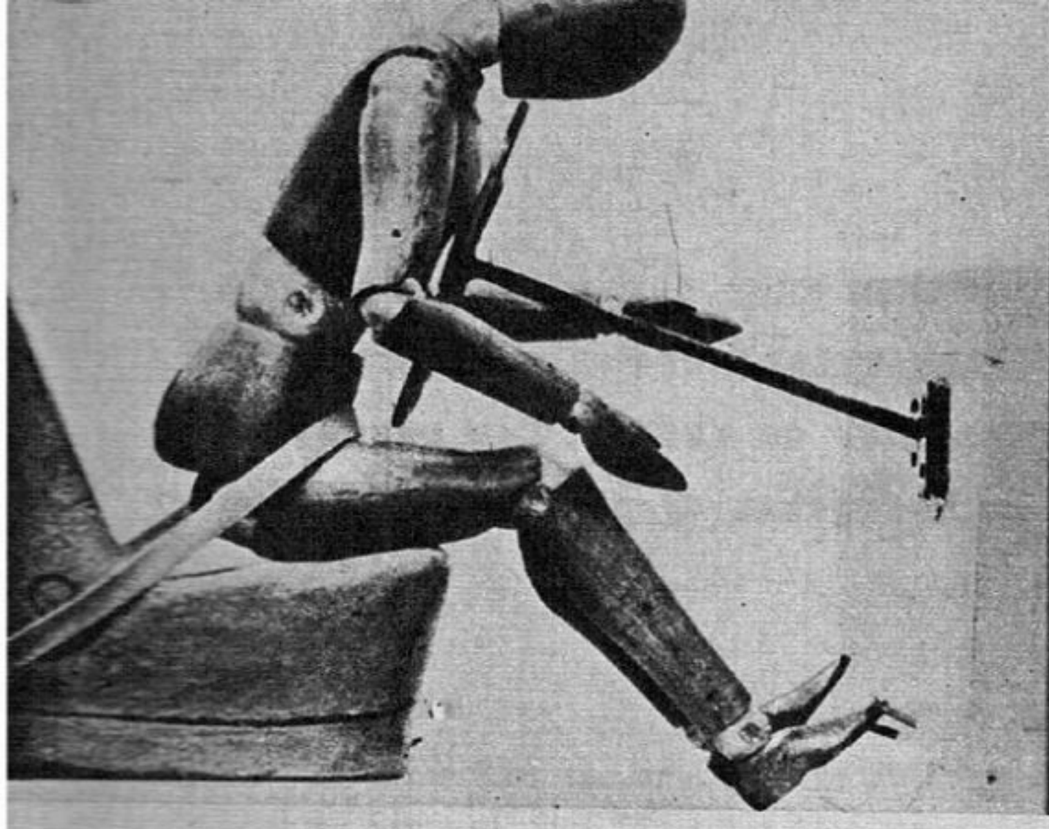
El primer hecho a considerar nos concierne directamente a cada uno. Es la existencia de una proporción ineludible entre el número de coches circulantes y la cantidad de accidentes. Cuando vemos en el camino uno de esos grandes camiones que transportan autos nuevos y brillantes, nos alegramos. Con una presión al acelerador podemos alcanzarlos; nunca pasamos tantos autos juntos. Y no pensamos que al día siguiente habrá diez autos más que pasar, y el camión habrá vuelto a la fábrica y traerá otros tantos, y pasado mañana otros diez, cien, mil autos más. Y nuestro margen de seguridad —ya escaso— se dividirá y subdividirá más aún. Es inútil contar con la propia experiencia: nadie es invulnerable, ni siquiera el más hábil conductor. Puede que él no embista nunca a nadie, pero pueden ser los otros los que lo choquen, y el resultado será el mismo.

"Durante el cuadrienio del '58 al '61 —nos dice un experto que estudia desde hace años los cinturones de seguridad para el transporte aéreo y terrestre—, el número de accidentes aumentó en más del 50 por ciento. Comparando las estadísticas de los accidentes con las de la producción de automóviles, se nota que la proporción entre la cantidad de coches y de accidentes permanece casi constante, en relación de 1 a 7. Pero el aspecto más dramático surge del análisis de los accidentes: hay un aumento en el número, pero también lo hay en la gravedad de los mismos."

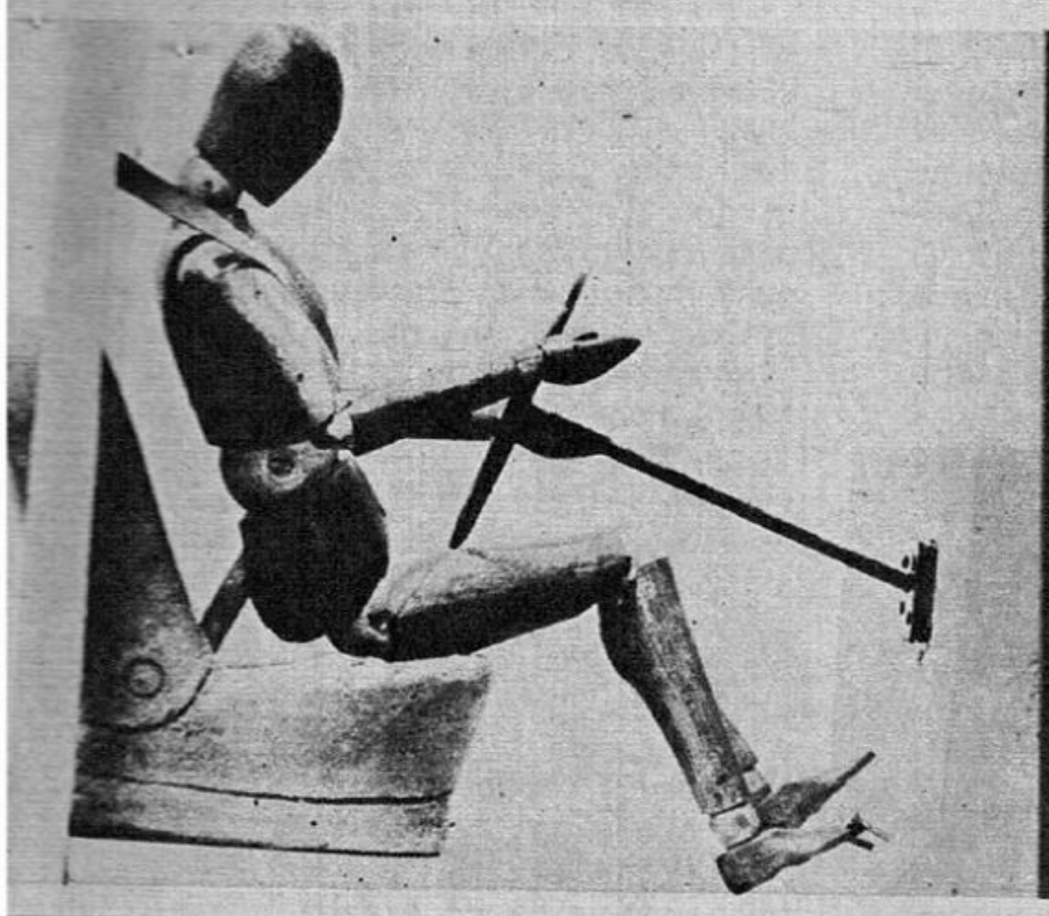
El objeto del cinturón de seguridad es eliminar —o por lo menos, reducir— las consecuencias de un choque; el cinturón, en efecto, impide el encontronazo del pasajero con una parte del vehículo, es decir, la causa de posibles lesiones. Pero todo esto no es tan simple.

Para mejor estimar el problema, es necesario enfocar la primera causa de lesiones en caso de choque, es decir, la fuerza de la inercia. Cuando nuestro auto corre a 100 kilómetros por hora, también nuestro cuerpo viaja a esa velocidad. El choque detiene bruscamente al vehículo, pero no a nuestro cuerpo que —precisamente por inercia— es proyectado hacia adelante. De esta ley elemental deriva la primera consideración, que nos puede asombrar: un

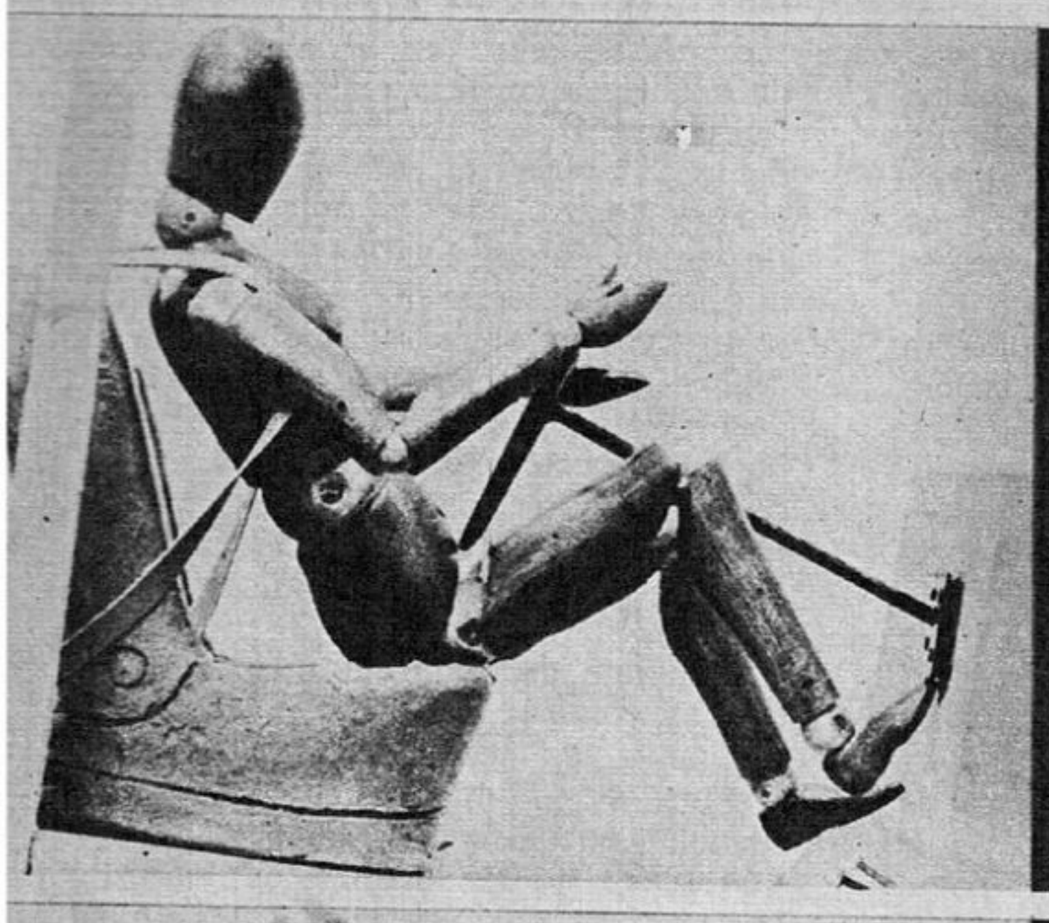
https://argentoteca.blogspot.com



El cinturón de seguridad más común es el abdominal, al estilo de los que se usan en los aviones de pasajeros. Si bien protege, es el que ofrece menos seguridad. La prueba realizada con un muñeco demuestra que la parte superior del cuerpo queda librada a los efectos del impacto, aunque evita ser despedido hacia fuera del vehículo.



El cinturón llamado de bandolera es, de los modelos simples, el más eficaz. No sólo impide el avance de la parte superior del cuerpo, sino que distribuye la resistencia al impacto en una superficie mayor. Lo que sucede con este tipo de cinturón, así como los combinados, es que la gente no lo usa por estética.



Un tipo de cinturón que apareció en plaza destinado a solucionar los defectos del abdominal, fue el de tiradores, ideado para sostener al viajero por los hombros. Sus inconvenientes saltan a la vista: la prueba del muñeco nos muestra el desplazamiento hacia abajo, con el agravante de una posible caída al suelo.

El sistema más efectivo, sin duda, es el combinado de bandolera y abdominal. No hay desplazamientos, y los efectos del impacto se absorben en una superficie mayor del cuerpo. Más allá, la protección ideal sería viajar completamente sumergido en un líquido, pero resulta que al hombre no le gusta respirar agua.

VALE UNA VIDA

auto muy rígido, construido con material solidísimo es —en caso de accidente— bastante menos seguro que el cochecito barato "utilitario", que se deformará hasta asumir un aspecto espeluznante, pero que —precisamente así— absorberá hasta el máximo posible la violencia del golpe, mientras que el coche sólido, el coche acorazado, lo transmitirá íntegro al pasajero, con las consecuencias inherentes. El estudio de la deformación de una carrocería en caso de choque, tiende a establecer un límite; pero aun cuando ese límite pudiera ser alcanzado, subsiste la posibilidad de ser herido o aun muerto en el accidente. Ahí interviene entonces el cinturón de seguridad: se convierte en un obstáculo que se interpone entre el cuerpo y la carrocería, impidiendo el choque directo y demasiado violento.

PUEDE SER EFICAZ SI RESPONDE A DETERMINADAS NORMAS

"Personalmente —dice el ingeniero Pocci, que preside el grupo de trabajo **Construcción de Vehículos** ante la UN, en Ginebra—, uso el cinturón. Pero soy el primero en sostener que hay accidentes particularmente graves, de determinado tipo, en los cuales es indiferente que los pasajeros estén o no sujetos por un cinturón. Por otra parte, hay toda una gama de accidentes de escasa y media importancia, cuyas consecuencias son desproporcionadas con respecto a la efectiva magnitud del siniestro. En estos casos, el cinturón puede tener real eficacia, si responde a ciertas normas de construcción y aplicación."

En este punto, nos encontramos frente a una serie de consideraciones técnicas casi inaccesibles para el automovilista corriente: tratemos de simplificarlas, haciendo accesibles los puntos principales. El cinturón, para empezar, no debe ser demasiado rígido. La idea de sujetarnos con algo sumamente sólido, es decir, de sostenernos en cualquier situación, es tan errada como la de comprar un automóvil acorazado. El cinturón muy rígido hará como el hilo de acero del cocinero con el huevo duro: lo cortará en dos; no sería la primera vez que pilotos de aviones se quiebran la cintura en un aterrizaje forzoso, debido a que —a semejante velocidad— el cinturón tendría que haber sido más elástico. ¿Hasta qué punto? Un cinturón muy elástico

https://argentoteca.blogspot.com

es tan peligroso como uno muy rígido, precisamente por la razón opuesta. Podría resultar útil si el cuerpo del pasajero dispusiera de varios metros de espacio ante sí, para ser lanzado hasta el agotamiento del impulso y luego detenido con suavidad. Pero dentro de un auto no hay más que el mínimo espacio indispensable, y a menudo se trata de pocos centímetros. El exacto punto medio entre resistencia y elasticidad se logra con estudios complejos, que pueden establecer la composición ideal del tejido empleado. Más difícil es, sin embargo, decidir qué tipo de cinturón es más conveniente y seguro para usar.

Llegando al absurdo, la protección ideal en caso de choque sería la de estar completamente sumergido en un líquido. Entonces, en el momento del choque no habría ni siquiera una mínima parte de la superficie de nuestro cuerpo que no tuviera frente a sí para amortiguarla, otra partícula; entonces el impulso de miles de kilogramos que nos proyecta contra el interior de la carrocería se subdividiría millones de veces, tan uniformemente como para hacerse del todo soportable. Es obvio que esta solución no es practicable, puesto que el hombre no es anfibio. Queda entonces el hecho de que, a menor superficie de sujeción, mayor y más concentrada la resistencia, y por lo tanto el eventual daño. Por esta razón el primer tipo de cinturón, el usado en los aviones comerciales, presenta algunas desventajas. Hemos dicho ya que cualquier tipo de cinturón es útil hasta cierto punto, y no más allá. Dentro de esta escala de posibilidades, el cinturón abdominal sirve, indudablemente, pero es mejor el llamado de bandolera, puesto que socorre una parte más amplia de la superficie del cuerpo, descargando la violencia del choque sobre una zona que, anatómicamente, es más apta también para soportarla. Combinando uno y otro sistema, han nacido cinturones mixtos, así como tipos de cinturón a tiradores, ideados para sostener al viajero por los hombros.

FRENTE A UNA RESISTENCIA PSICOLOGICA

El límite de velocidad dentro de la cual el cinturón de seguridad puede ser útil, constituye un campo de discusión extraordinariamente amplio. Lo que sucede en el momento del choque, las circunstancias que permiten escapar a un accidente espantoso sin un rasguño, o sufrir una fractura de cráneo en un modestísimo embotellamiento, todo ello depende de demasiados factores, que casi siempre son imposibles de reconstruir con precisión. Pero es interesante comprobar que la baja velocidad no significa necesariamente salvación en caso de accidente. Casi, es lo contrario. Recientes congresos de medicina relacionada con el automovilismo han precisado los tipos de lesión que más frecuentemente se producen en los accidentes. Según un informe, han quedado confirmadas las experiencias ya hechas sobre el asunto en América del Norte, a saber: que las lesiones más frecuentes son las de la cabeza, los miembros inferiores, el tórax y las vértebras cervicales. Esas mismas lesiones pueden producirse en caso de accidente que ocurra a velocidad moderada, de 40 kilómetros, digamos. A esa velocidad, una frenada brusca, que toma de improviso al pasajero, puede ocasionarle la fractura del cráneo con mucha facilidad.

Estadísticamente, los accidentes producidos a velocidades bajas y medias, tienen consecuencias bastante más graves de lo que generalmente se supone. Hace poco murió un distinguido profesional que chocó, a menos de 40 kilómetros de velocidad, con un camioncito. Como detalle doloroso, diremos que tenía instalado en su auto el cinturón de seguridad, pero en el momento del accidente no se lo había colocado. ¿Por qué?

Aquí entramos en el terreno de otra clase de observaciones. Nos encontramos frente a una resistencia psicológica en masa que, aún cuando es vencida por la evidencia de una real ventaja, llega hasta la compra del dispositivo de seguridad, pero condiciona después su uso a consideraciones arbitrarias, aún sobre el respeto humano, o a la pereza. "Los cinturones de seguridad —afirma Gianni Mazzocchi, director de **Quatro Ruote**— se usan poquísimo. Existe una resistencia psicológica a los mismos, que será vencida seguramente, puesto que todos los experimentos hechos con maniquíes y la experiencia obtenida de los accidentes concuerdan en demostrar su eficacia. Los cinturones de seguridad disminuyen en un 50 por ciento las lesiones personales y en un 80 por ciento la gravedad de las lesiones mismas, y, sin embargo, la resistencia subsiste."

La mayor parte de los automovilistas demuestra una aversión básica por los cinturones de seguridad. Hay quien sostiene que es útil sólo para el pasajero, puesto que el conductor se podría proteger haciendo fuerza con los brazos contra el volante. En realidad, la experiencia ha demostrado precisamente lo contrario. Ni los músculos de un gigante bastarían para contrarrestar la fuerza de la inercia, fuerza del orden de millares de kilogramos, desencadenada en el momento del choque. Más aún, el conductor es el más expuesto, porque está en contacto más estrecho con partes rígidas como el volante y el tablero. Las estadísticas informan de que la mayor parte de los accidentes se producen a velocidades inferiores a los 70 kilómetros por hora. A esta velocidad media, la fuerza de la inercia con que se proyectan los pasajeros contra el auto varía de 2 a 3.000 kilos, según la naturaleza del obstáculo que produce la colisión.

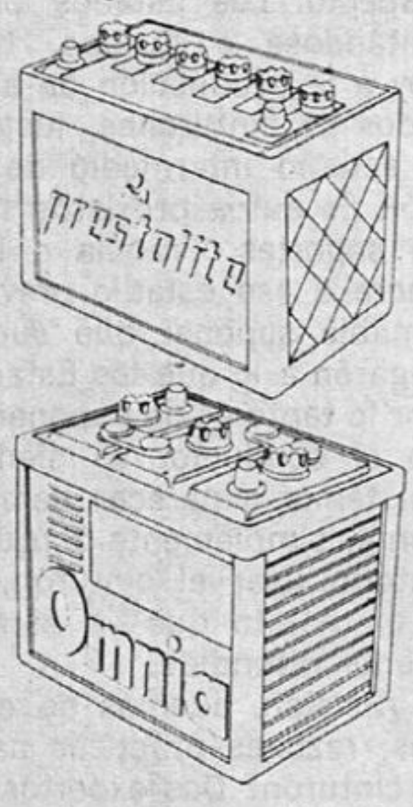
SOLO EN ALGUNOS CASOS PUEDEN SER UN PELIGRO

Corresponde decir que hay un progreso paralelo de experiencias, estudios, disposiciones y leyes a este respecto. Los Estados Unidos, adelantándose a Europa, han llegado hoy a la producción de autos ya dotados de cinturones, luego de pasar el estadio intermedio de la fábricación de autos provistos simplemente de soportes. Francia e Italia llegan ahora a ese estadio previo, y es razonable suponer que sucesivamente llegarán a lo que los Estados Unidos. Por lo tanto es de suponer que, cuando el conductor se sienta liberado del temor a parecer demasiado prudente, simplemente porque será obligatorio usar el cinturón, se llegará a un hábito que ya está universalmente difundido.

¿Existen, además de estas actitudes, razones prácticas para no usar el cinturón? Dos expertos mencionan sólo algunos casos —verdaderamente excepcionales— en los cuales el cinturón pudiera representar un peligro antes que una seguridad. Casos de caídas, por ejemplo, de despeñamientos, en los que posiblemente convenga al viajero liberarse rápidamente, huyendo del coche; casos de incendio o de caídas al agua. Se hace notar, sin embargo, que si el viajero está en condiciones de moverse, con mayor razón lo está de desengancharse el cinturón, sobre todo porque la producción en este terreno estudia hoy día dispositivos extremadamente fáciles de abrir.

https://argentoteca.blogspot.com

Omnia y
prestolite
Fabricados bajo licencia Americana
de potencia total



De avanzada técnica fabril y estrictos controles de calidad. De 6 y 12 Volt. Para Automotores, Equipos de luz, Radio, etc.
Garantizados por UN AÑO.

AGENTES EN TODO EL PAIS
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

CADA DIA MUEREN CENTENARES DE PERSONAS PROYECTADAS FUERA DEL AUTO

También se da el caso de los que se salvan porque en el choque la puerta se arranca y los pasajeros son proyectados fuera del vehículo. Un accidente de este tipo acaeció hace algunos años en Italia. Un auto, en el que viajaba el director de una gran sociedad publicitaria con su esposa y su secretaria, salió de la calzada, precipitándose en el vacío. El matrimonio, que viajaba adelante, terminó horriblemente despedazado contra las rocas. La secretaria, que viajaba atrás, fue proyectada hacia afuera, y quedó —milagrosamente ilesa— al borde del precipicio. No se puede negar que, de haber estado sujeta con un cinturón de seguridad, no hubiera tenido tiempo de desengancharlo y habría terminado también ella sobre las rocas. Pero ¿cuántas son las vidas que se salvan en circunstancias tan particulares? Quizá una en un millón, o quizá menos. Por el contrario, ¿cuántas son en cambio las vidas que se pierden precisamente porque la fuerza del choque ha sacado de sus goznes las puertas y el pasajero ha sido proyectado hacia afuera, golpeándose contra un obstáculo rígido, paragolpes, muro, o el mismo pavimento?

Todos recuerdan como murió la actriz Belinda Lee, en 1961. Viajaba de Las Vegas a Los Angeles en un auto donde también iban Gualterio Jacopetti y otras dos personas. A consecuencia de un encontronazo, la portezuela se abrió, la desventurada actriz fué lanzada a más de veinte metros y se estrelló contra el pavimento. Los otros, que habían quedado en el auto, se hirieron solamente. Así como Belinda Lee mueren, o se hieren gravemente, centenares de personas por día. También ésas, de usar el cinturón de seguridad, podrían salvarse.

Hace poco el **British Safety Council** publicó una estadística de gran interés sobre los accidentes ocurridos a automovilistas provistos de los cinturones de seguridad. "El hecho de que el 20 por ciento de los autos examinados —dice el informe— no pudieron siquiera ser reparados, y fueron destinados a hierro viejo, prueba la gravedad de los accidentes.

Sin embargo, sólo un viajero de cada diez resultó herido, y ninguno muerto. El motivo de rechazo del cinturón más difundido parece ser el fastidio de colocárselo. Y, sin embargo, una vez establecida la costumbre, no solo no molesta, sino que ayuda a mantener la correcta posición del conductor y a no cansar la espalda. Nos place citar el caso de una señora, en vísperas de ser madre, que a pesar de un violento choque se salvó gracias al cinturón de seguridad, y tuvo a término su niño con toda felicidad.

En resumen, podemos terminar declarando en favor del cinturón, y en particular de los del tipo de bandolera o mixtos: los estudios y la experiencia concuerdan, mientras que no es posible demostrar, en la mayoría de los casos, que ese dispositivo pueda resultar dañoso. *

RESUMEN DE LA NORMA S.A.E. J4a

Aplicable a las pruebas de cinturón de seguridad para uso en vehículos automotores

Las normas SAE son bastante extensas y detalladas. Básicamente se exige un esfuerzo mínimo a la tracción de 5.000 libras (2.300 kilos aproximadamente) y que el estiramiento bajo carga de 2.500 libras (1.100 kilos aproximadamente) no debe exceder del 20 %.

Los procedimientos de ensayo incluyen una norma para el montaje de un aparato de desgaste por rozamiento. Después de haber sido sometido al procedimiento de ensayo la resistencia total debe aún ser superior a las 3.600 libras (1.650 kilos aproximadamente).

Se normalizan también pruebas de enganche y desenganche de la hebilla. Esta debe estar diseñada de tal forma que no sea razonablemente posible que quede enganchada por la mitad; también no debe ser razonablemente posible engancharla incorrectamente.

Las normas también incluyen previsiones para evitar pérdida de color por uso y acción de la luz.

La norma más importante, la de la resistencia a la rotura (5.000 libras) fué modificada recientemente; era de 3.000 libras, después pasó a 4.000, y ahora 5.000. Este requerimiento fué aumentado no por considerar que antes era insuficiente, sino porque pruebas de otro tipo permitieron establecer que el cuerpo humano puede aguantar esfuerzos mayores que los que originariamente se estimaban posibles. De esa forma fué posible elevar el "rating" del cinturón sin peligro de que éste mismo cause daños personales.

https://argentoteca.blogspot.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

Los precios de la presente planilla recogen la información sobre ofertas y ventas reales. No son por lo tanto, promedios. Al usar estos datos, el lector tendrá en cuenta las variaciones naturales por mejor o peor estado del coche, para las condiciones de financiación. Muy importante: El mercado fluctúa en estos días apreciablemente. Tenerlo en cuenta para ajustar nuestros datos a la realidad del momento en que se opera.

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUTOAR			
Sedan	1956/57	140.000-160.000	150.000
Sedan	1960	200.000-220.000	
Rural	1960	190.000-210.000	
BERGANTIN			
4 cilindros 4 puertas	1960	260.000-290.000	270.000
4 cilindros 4 puertas	1961	300.000-320.000	300.000-310.000
6 cilindros 4 puertas	1962	310.000-330.000	320.000
BORGWARD			
Isabella	1956	330.000-350.000	330.000
Isabella	1957	350.000-370.000	360.000
Isabella	1958	350.000-390.000	370.000
Isabella	1960	400.000-420.000	400.000
BUICK			
Super 4 puertas	1946/47	170.000-190.000	170.000
Super 4 puertas	1948/49	180.000-200.000	
Super 4 puertas	1950	200.000-230.000	240.000
Super 4 puertas	1954	300.000-330.000	320.000
Super 4 puertas	1956	400.000-450.000	
Super 4 puertas	1959	560.000-600.000	
CADILLAC			
4 puertas c. mec.	1946/47	160.000-190.000	170.000
4 puetras c. aut.	1946/47	160.000-180.000	
Sedanette	1948	180.000-200.000	
4 puetras c. aut.	1949	190.000	
4 puetras c. aut.	1950	200.000-240.000	
4 puetras c. aut.	1956	560.000-580.000	
4 puetras c. aut.	1957	580.000-600.000	
4 puetras c. aut.	1958	700.000	
CITROEN			
11 ligero	1947/48	140.000-170.000	150.000-165.000
2 CV	1958	170.000-195.000	190.000
2 CV	1960	200.000-230.000	210.000
2 CV	1961	230.000-250.000	250.000
2 CV	1962	250.000-280.000	
	1963	280.000-300.000	290.000-300.000
CHEVROLET			
Coupé sedan	1940	190.000-220.000	200.000
2 puertas	1946/47	240.000-260.000	
4 puertas	1946/47	250.000-290.000	260.000-290.000
Fleetline	1947	290.000-320.000	
2 puertas	1951	300.000-340.000	320.000
4 puertas	1951	330.000-370.000	
B. Air 6 cil. c. mec.	1956	440.000-460.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1956	420.000-440.000	
B. Air 6 cil. c. mec.	1957	450.000-480.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1957	440.000-480.000	460.000
B. Air 6 cil. c. mec.	1958	540.000-570.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1958	500.000-560.000	
Impara 6 cil. c. mec.	1958	570.000-610.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1958	580.000-600.000	590.000
Impara 6 cil. c. mec.	1961	900.000-950.000	980.000
Impala 8 cil. c. aut.	1961	900.000-940.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1962	1.000.000-1.100.000	980.000
"400"	1962	640.000-670.000	640.000
"400"	1963	660.000-680.000	660.000-670.000
CRYSLER			
4 puertas 6 cil.	1947	150.000-160.000	170.000
4 puertas Windsor	1948	160.000-180.000	
4 puertas 8 cil.	1949	170.000-200.000	
4 puertas 8 cil.	1950	200.000-220.000	
Imperial 8 cil.	1954	220.000-250.000	230.000
DE CARLO			
600	1960	150.000-170.000	
700	1960	190.000-210.000	
700	1961	220.000-240.000	
Coupé BMW	1961	280.000-300.000	
700	1962	240.000-270.000	
700	1963	270.000-300.000	280.000
DE SOTO			
4 puertas (chico)	1946	170.000-190.000	
4 p. Fluid Drive	1947	170.000-190.000	
4 puertas (chico)	1947	180.000-200.000	
4 puertas	1953	280.000-320.000	
Rural 8 cil. c. aut.	1954	320.000-350.000	
DI TELLA			
1500 4 puertas	1960	450.000-480.000	470.000-480.000
1500 4 puertas	1961	480.000-500.000	480.000-500.000
1500 4 puertas	1962	500.000-540.000	510.000-530.000
1500 4 puertas	1963	540.000-550.000	550.000
D.K.W.			
Coupé sedan	1956	280.000-300.000	290.000
4 puertas	1958	300.000-320.000	300.000
Sedan 1000 4 p.	1960	390.000-420.000	400.000
Sedan 1000 4 p.	1961	420.000-450.000	430.000
Sedan 1000 4 p.	1962	470.000-500.000	470.000
Rural 1000	1962	480.000-500.000	490.000
DODGE			
4 puertas	1950	200.000-230.000	
4 puertas	1951	240.000-270.000	
4 puertas	1956	360.000-400.000	

GM GENERAL MOTORS ARGENTINA

Av. CORDOBA 3650
TUCUMAN 3751
T. E. 89-0696 al 99

SENATORE CO. ARGENTINA S.A.

CHEVROLET Super 64

PICK-UP CHEVROLET 64
AMPLIAS FACILIDADES • AUTOMOVILES USADOS • PERMUTAS
SOLICITE VENDEDOR TELEFONICAMENTE

https://argentoteca.blogspot.com

EL PEUGEOT 403-404
aumenta pique y velocidad con la LEVA de distribuidor especial para competencias "Turismo Mejorado" que prepara ENCENDIDO LAGO
GARANTIA ABSOLUTA
ANCHORENA 1493 esq. ARENALES
Tel. 82-4752 y 80-6446-Cap.

ESCUDOS INTERNACIONALES
de AUTO CLUBS inalterables
Un detalle de buen gusto en su automóvil
Precios incompetibles
Descuentos especiales a revendedores y casas de accesorios
CASA ELIPE
SARMIENTO 1836
45-2595 y 40-1591

BUJES BYC M.R.
AUTOLUBRICADOS
Para el equipo eléctrico de automotores tractores, máquinas agrícolas.
Para motores eléctricos, industrias, etc.
Es un producto de
BROSIO Y CIA. S. R. L.
Florencio Varela 1662
AVELLANEDA · 22-9937

CASA CETRO
EL CENTRO DE SU ACCESORIO
CHEVROLET 400
FALCON - VALIANT
RENAULT
PEUGEOT - FIAT
ROJAS 1901 esq. Juan B. Justo
T. E. 59-0784 Bs. As.

CON SOLO GIRAR ESTA LLAVE SU COCHE QUEDARA
AUTOMATICAMENTE ASEGURADO
ANTIRROBO AUTOMATICO
NEIMAN
TRABA DIRECCION CORTA CONTACTO
DA CORRIENTE Y ARRANCA AUTOMATICAMENTE
TRABA PARA GARAGE QUE PERMITE EL MOVIMIENTO SIN CONTACTO
Marcas que lo adoptaron en Europa:
RENAULT, PEUGEOT, ISARD, M. BENZ, FIAT, etc.
Colocación inmediata en: Estanciera, Jeep, Isard, Fiat, Peugeot B. M. C., Simca etc.
AHORA FABRICADO en ARGENTINA
CRAMER 3065 - T. E. 70-8572

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
ESTANCIERA			
Willys	1951	140.000-160.000	
Ika	1957	170.000-200.000	190.000
Ika	1958	200.000-240.000	220.000-230.000
Ika	1959	230.000-260.000	240.000
Ika	1960	270.000-300.000	300.000
Ika	1961	310.000-340.000	320.000
Ika	1963	400.000-450.000	410.000
FIAT			
500 2 puertas	1958	170.000-200.000	190.000
600 2 puertas	1958	190.000-210.000	200.000
600 2 puertas	1960	240.000-270.000	260.000-270.000
1100 4 puertas	1960	340.000-380.000	370.000
750 2 puertas	1961	280.000-310.000	300.000
1100 4 puertas	1961	390.000-420.000	400.000
750 2 puertas	1962	320.000-340.000	320.000-330.000
1100 4 puertas	1962	460.000-480.000	460.000-470.000
750 2 puertas	1963	350.000-370.000	330.000-350.000
1100 4 puertas	1963	480.000-500.000	480.000
1500 Gran Clase 4 p.	1963	630.000-650.000	640.000
FORD			
Coupé convertible	1940	160.000-170.000	
2 puertas	1941/42	180.000-220.000	
4 puertas	1941/42	200.000-230.000	200.000
Coupé sedan	1941/42	220.000-240.000	
2 puetras	1946/47	250.000-270.000	
4 puertas	1946/47	270.000-300.000	240.000
Coupé sedan	1946/47	300.000-340.000	
Coupé convertible	1946/47	250.000-270.000	
Rural	1946	170.000-190.000	
4 puertas	1952	290.000-320.000	
4 puertas	1953	300.000-340.000	330.000
4 puertas	1954	320.000-360.000	
Coupé sedan	1954	350.000-380.000	
Galaxie 6 c. c.m. 4 p.	1960	720-000-780.000	
Galaxie 8 c. c.a. 4 p.	1960	730.000	
Galaxie 6 c. c.m. 4 p.	1961	780.000	
"Falcon" 6 cil. 4 p.	1962	600.000-630.000	610.000-630.000
"Falcon" 6 cil. 4 p.	1963	650.000-680.000	650.000-670.000
GRACIELA			
2 puertas	1957	100.000-120.000	
2 puertas	1958/59	130.000-150.000	
2 puertas	1960	150.000-170.000	
HANSA			
1100 2 puertas	1960/61	240.000-270.000	250.000
1100 2 p. Rural	1961	250.000-280.000	
HEINKEL			
microcoupé	1958/59	70.000-90.000	
microcoupé	1960/61	80.000-105.000	100.000
HILLMAN			
4 puertas	1947	100.000-110.000	
4 puertas	1950	140.000-160.000	
4 puertas	1956	200.000-220.000	
Rural	1956	220.000	
4 puertas	1961	390.000-420.000	400.000
HUDSON			
4 puertas	1946/47	120.000-160.000	140.000
Coupé sedan	1946/47	140.000-160.000	
4 puertas	1948	160.000-180.000	
ISARD			
300	1958/59	90.000-100.000	
400 2 puertas	1960/61	120.000-160.000	140.000
700 2 puertas	1960/61	190.000-220.000	
700 2 puertas	1962	240.000-270.000	
700 Rural 2 puertas	1962	290.000-310.000	280.000-300.000
700 2 puertas	1963	330.000-350.000	340.000
700 Rural 2 puertas	1963	350.000-380.000	350.000
JEEP			
Willys	1947	80.000-110.000	85.000-100.000
Ika	1957	130.000-150.000	140.000
Ika	1958/59	150.000-190.000	160.000
Ika	1960/61	180.000-230.000	200.000-220.000
Ika	1962	250.000-280.000	
KAISER			
Manhattan	1955	200.000-220.000	200.000
Carabela	1958	290.000-310.000	300.000-320.000
Carabela	1959	320.000-340.000	320.000
Carabela	1960	350.000-380.000	380.000
Carabela	1961	380.000-400.000	550.000
"Rambler" C.Custom	1962	540.000-580.000	

NUEVO Super ISARD 1204
4 CILINDROS
1200 cc. 63 HP
150 Km. Hora
Freno a disco
ARBOL DE LEVAS A LA CULATA
REFRIGERADO POR AGUA
CAPACIDAD 5 PASAJEROS
AGENTE OFICIAL
REPETTO
ALSINA 2128
47-1426 - Buenos Aires

El cristal curvo de su automóvil está en
FRUMENTO S. A. C. I. F. I.
IMPORTADORES Hnos.
ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446 Bs. As.
RIVADAVIA 14782
Ramos Mejía

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS!
CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS
WASHER S. C. A.
LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS-ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6338
casi esq. Pampa
(entre "La Tranquera" y "La Fusta")

FORD Falcon
SERRA LIMA S. A.
SALON DE VENTAS
Y SECCION REPUESTOS
Av. Sta. FE 3002 - tel. 83-4665/3281
Talleres: MANSILLA 3179/91
tel. 83-2134 / 5864

EROSA y ANGIO Hnos. s. a.
SERVICE AUTORIZADO DI TELLA
CONCESIONARIO OFICIAL
Bdo. de IRIGOYEN 1051
T. E. 26-6652-8754

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
"Rambler" C.Country	1962	530.000-570.000	550.000-570.000
"Rambler" Ambasad.	1962	600.000-620.000	620.000
"Rambler" C.Custom	1963	570.000-600.000	610.000
"Rambler" C.Country	1963	580.000-610.000	
"Rambler" Ambasad.	1963	640.000-670.000	660.000
MERCEDES BENZ			
Rural diésel	1953	300.000-320.000	290.000
4 puertas naftero	1953	270.000	
220 diésel 4 puertas	1953	280.000-320.000	
300 diésel 4 puertas	1953	290.000-310.000	
220 S 4 puertas	1959	900.000	
220 S 4 puertas	1960	1.100.000-1.200.000	
220 S 4 puertas	1961	1.400.000	
220 4 puertas	1962	1.650.000-1.750.000	
220 S 4 puertas	1962	1.900.000	1.800.000
MERCURY			
2 puertas	1940	130.000-150.000	140.000
4 puertas	1940	160.000-170.000	
4 puertas	1941/42	160.000-190.000	
4 puertas	1946/47	240.000-280.000	
Coupé convertible	1946/47	260.000-280.000	
Monterrey 2 puertas	1951	260.000-290.000	
Monterrey 4 puertas	1953	300.000-340.000	
Montclair 2 puertas	1954	340.000-370.000	
Monterrey 4 puertas	1956	440.000-460.000	
Monterrey 4 puertas	1957	480.000-520.000	
Montclair 4 puertas	1958	520.000-560.000	
Park-Lane 4 puertas	1958	540.000-580.000	
Montclair 4 puertas	1959	600.000-650.000	
MORRIS			
Minor 1000	1956	180.000-200.000	
Minor 1000 Rural	1956	180.000-200.000	
Minor 1000	1960	260.000-290.000	270.000
Minor 1000 Rural	1960	270.000-300.000	
N.S.U.			
Prinz 24 HP.	1958	110.000-130.000	
Prinz 34 HP.	1960	150.000-180.000	170.000
Prinz 34 HP.	1961	170.000-200.000	
Prinz 34 HP.	1962	200.000-230.000	
Prinz 34 HP.	1963	250.000-270.000	270.000
OLDSMOBILE			
Coupé convertible	1946/47	150.000-180.000	160.000
4 puertas	1948/49	200.000-240.000	
4 puertas	1950/51	240.000-270.000	
Coupé sedan	1951	260.000-280.000	
4 puertas	1954	300.000-330.000	
4 puertas	1955	370.000-400.000	
"88" 4 puertas	1956	450.000-480.000	
"88" coupé sedan	1956	500.000-540.000	
OPEL			
Rekord 2 puertas	1956/57	280.000-310.000	270.000-280.000
Rural	1956/57	280.000-320.000	290.000
Rural	1958	350.000-380.000	370.000
Rekord 2 puertas	1959	390.000-420.000	380.000-400.000
Rural	1959	380.000-420.000	
Rekord 2 puertas	1960	430.000-450.000	440.000
Kapitan 4 puertas	1961	500.000-520.000	
Rekord 2 puertas	1961	470.000-500.000	480.000
Rural	1961	480.000-500.000	
Rekord 4 puertas	1961	500.000-530.000	500.000
PEUGEOT			
203	1956	220.000-240.000	220.000
403	1956/57	370.000-400.000	360.000-390.000
403	1958/59	400.000-440.000	390.000-420.000
403	1960	460.000-500.000	
403	1961	500.000-550.000	520.000-550.000
403	1962	600.000-620.000	590.000-620.000
404	1962	650.000-670.000	670.000
403	1963	670.000-690.000	660.000
404	1963	700.000-740.000	
404 Rural	1963	750.000-780.000	
PLYMOUTH			
4 puertas	1954	330.000-350.000	
4 puertas	1956	380.000-420.000	
Rural	1956	370.000-400.000	
PONTIAC			
4 puertas	1940/41	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	160.000-190.000	
Sedanette	1947	170.000-200.000	
4 puertas	1948/49	200.000-220.000	
4 puertas cam. aut.	1951	230.000-260.000	
4 puertas cam. mec.	1951	290.000-330.000	300.000
4 puertas cam. aut.	1954	330.000-350.000	

DES CAR TE LA!

Sí... descártela.
Si usted tiene un **DKW**, poco tendrá que usar herramientas...
si lo compró en **FARO MOTOR**,
menos aún...
y si además confía su Service de Mantenimiento
también a **FARO MOTOR**...
bueno, que decirle que se olvidará de llaves, tuercas y demás.

FARO motor s.a.
Concesionario **DKW AUTO UNION**
Avda. del Libertador Gral. San Martín 3799
LA LUCILA - T.E.: 797-0883
Service de Guardia: Sábado y Domingo
Repuestos Legítimos.

¡¡OJO!!

USTED VA A CHOCAR EL DIA...?

Si pudiéramos saber exactamente cuando nos va a ocurrir un accidente, sin duda que lo evitaríamos y tomaríamos todos los recaudos para protegernos.
Sin embargo ya sabe que existe salvex, el cinturón de seguridad para automovilistas de máximo prestigio y ...nada. Pero... realmente, ¿qué espera, un accidente para decidirse? Será necesario tal vez que uno de sus hijos, ante una simple frenada, se lastime contra el parabrisas? Y bueno, si Ud. espera esto, pudiéndolo evitar con salvex, es cosa suya. Si Ud. es una persona moderna, responsable y que quiere protegerse y proteger a su familia, adquiera un salvex en las principales casas del ramo o diríjase por carta o telefónicamente a salvex s.r.l. reconquista 513, T.E. 31-4663 y... notará la diferencia.

LA FAMILIA AGRADECIDA

https://argentoteca.blogspot.com

111

Parabrisas SE TRANSFORMA CUANDO USTED LA COLECCIONA

SE TRANSFORMA EN UNA EXCEPCIONAL **ENCICLOPEDIA DEL AUTOMOVIL Y EL TURISMO** - DINAMICA - ACTUALIZADA - IMPRESCINDIBLE

COLECCIONE **PARABRISAS** ENCUADERNANDOLA EN SU EXTRAORDINARIA CARPETA CON CAPACIDAD PARA 12 NUMEROS; EN LA QUE SE MANTIENEN EN ORDEN, AL ALCANCE DE LA MANO Y EN PERFECTO ESTADO.

ADQUIERA LA CARPETA DE PARABRISAS AL PRECIO DE $ 200.- c/u.

EN CAPITAL FEDERAL:
En venta en RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113 (Tel. 30-8022) Horario Lunes a Viernes de 12 a 19 hs.

EN EL INTERIOR:
Si no la encuentra en su localidad, pídala por carta acompañada de giro postal o cheque sobre Buenos Aires a la orden de **RYELA S.A.I.C.I.F. y A.**, PIEDRAS 113, Buenos Aires, aclarando su nombre y dirección completos.

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
RENAULT			
Dauphine 4 puertas	1960	210.000-230.000	200.000-220.000
Dauphine 4 puertas	1961	240.000-270.000	240.000-260.000
Dauphine 4 puertas	1962	300.000-320.000	280.000-300.000
Gordini 4 puertas	1962	360.000-380.000	350.000-370.000
Dauphine 4 puertas	1963	340.000-360.000	340.000
Gordini 4 puertas	1963	400.000-430.000	390.000
SIMCA			
4 puertas	1955	180.000-200.000	190.000
Rural	1955	190.000-210.000	
4 puertas	1956	190.000-220.000	200.000
Rural	1956	200.000-210.000	
STUDEBAKER			
4 puertas	1940	100.000	90.000
4 puertas	1946/47	130.000-150.000	125.000
4 puertas	1948	140.000	
TAUNUS			
15 M. 2 puertas	1956/57	270.000-300.000	280.000
17 M. 4 puertas	1958/59	400.000-420.000	400.000
17 M. Rural	1958/59	400.000-420.000	380.000-400.000
17 M. 2 puertas	1958/59	370.000-400.000	390.000-400.000
17 M. 2 puertas	1960	440.000-460.000	420.000-450.000
17 M. 2 puertas	1961	500.000-520.000	480.000-500.000
17 M. 4 puertas	1961	550.000-570.000	
17 M. Rural	1961	550.000-580.000	560.000
17 M. 4 puertas	1962	600.000-650.000	600.000
17 M. Rural	1962	630.000-650.000	650.000
VALIANT (Chrysler)			
"I"	1962	650.000-680.000	660.000
"II"	1963	700.000-720.000	
"II"	1964	750.000-770.000	760.000
VAUXHALL			
Cresta 4 cil. 4 p.	1956	200.000-220.000	
Velox 6 cil. 4 p.	1958	280.000-310.000	290.000
Cresta 4 cil. 4 p.	1958	290.000-300.000	
Victor 4 cil. 4 p.	1958	280.000-300.000	
VOLKSWAGEN			
Export 2 puertas	1960	420.000-440.000	
Export 2 puertas	1961	460.000-480.000	
Export 2 puertas	1962	500.000-550.000	
"1500" 2 puertas	1962	600.000-650.000	

precios de los autos 0 Km. 1/IX/64

AUTO UNION 1000 S 4 puertas	658.000.—
AUTO UNION 1000 Rural Universal	668.000.—
AUTO UNION Sport 2 puertas	830.000.—
BAMBI, microcoupé, 2 puertas	205.000.—
CISITALIA SPYDER T. Epecial 750 c.c. 40 HP. 2 puertas	525.000.—
CISITALIA W. End Rural 750 c.c. 35 HP. 2 puertas	465.000.—
CISITALIA W End Mixto 750 c.c. 35 HP.	415.000.—
CITROEN 2 CV AZL-19-C, 4 puertas	449.000.—
CITROEN 2 CV AZL-EC-C, 4 puertas	462.000.—
CHEVROLET "SPECIAL 64",4 puertas	850.000.—
CHEVROLET "SUPER 64", 4 puertas	942.500.—
DE CARLO-SL, 2 puertas	450.000.—
DI TELLA 1500, 4 puertas	696.000.—
DI TELLA "MAGNETTE", 4 puertas	826.000.—
DI TELLA "TRAVELLER", 4 puertas	776.000.—
ESTANCIERA, 2 puertas, tracción simple	649.400.—
ESTANCIERA, 2 puertas, tracción doble	727.000.—
ESTANCIERA, Rural Taxi, 3 puertas	668.900.—
FIAT 600-D, 2 puertas	444.000.—
FIAT 1500, "GRAN CLASSE", 4 puertas	740.000.—
FORD "FALCON", Standard, 4 puertas	802.100.—
FORD "FALCON", De Lujo, 4 puertas	877.065.—
FORD "FALCON", Taxi, 4 puertas	761.200.—
ISARD 700, 2 puertas	466.000.—
ISARD 700, Kombi 2 puertas	495.000.—
JEEP, tracción simple	437.800.—
JEEP, tracción doble	529.900.—
PEUGEOT 403, 4 puertas	779.000.—
PEUGEOT 404, 4 puertas	884.000.—
PEUGEOT 404, Rural 4 puertas	939.000.—
RAMBLER CLASSIC, De Lujo 550, 4 puertas	800.700.—
RAMBLER CLASSIC, Custom 660, 4 puertas	839.700.—
RAMBLER CROSS-COUNTRY 660, 4 puertas	865.000.—
RAMBLER AMBASSADOR 990, 4 puertas	1.015.000.—
RENAULT 4-L, 4 puertas	452.000.—
RENAULT DAUPHINE, 4 puertas	484.500.—
RENAULT GORDINI, 4 puertas	526.800.—
VALIANT "III", 4 puertas	988.000.—

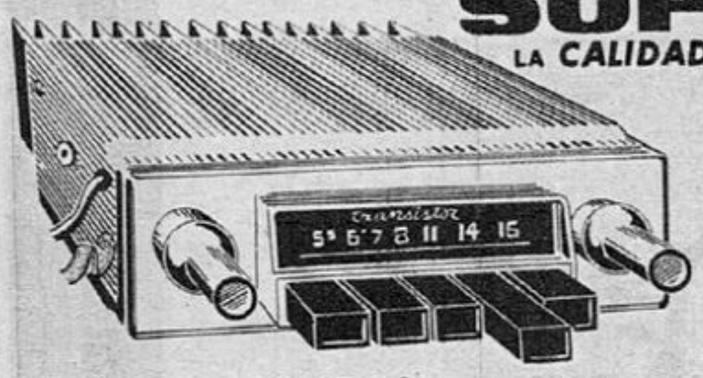
NOTA: Precios oficiales con equipo que provee fábrica.

PRIMERA Y UNICA GRAN FABRICA QUE PRESENTA LA LINEA COMPLETA DE

RADIOS PARA AUTOS

"SUPER-KAR"

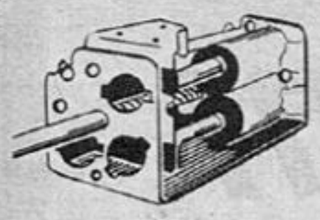
LA CALIDAD SE VE AL ABRIR LA CAJA



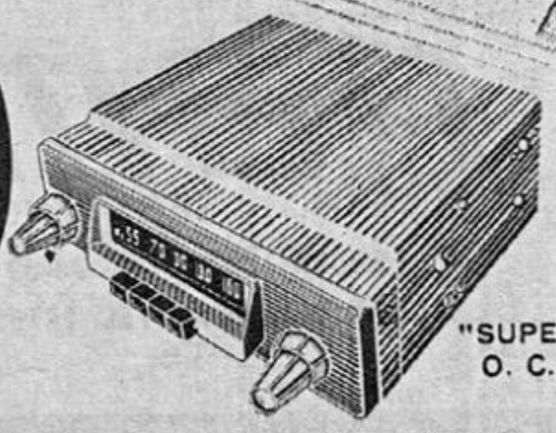
"SUPER-KAR 73"
BOTONERA

"SUPER-KAR 63"

De Nápoli propaganda



SINTONIA A PERMEABILIDAD "INDUVAR"



"SUPER-KAR 83"
O. C. y LARGA

ACHE ELECTRONICA

CHIVILCOY 929/31
TEL.: 67-6091, CAP.

repuestos
MERCEDES BENZ
RASTROJERO
BORGWARD
D.K.W. - AUTO-UNION
automotores alemanes

VALVULAS nacionales e importadas
Material eléctrico para el automotor
PRODUCTOS BOSCH

Horario continuo de 8 a 18 hs.

motorblock s.c.a.
Viamonte 1535/37 Tel. 44-4001 y 41-3572 Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com

CINTURONES DE SEGURIDAD

pamm

APROBADOS SEGUN NORMAS S.A.E.

CORDOBA 1513 - TEL. 34-5215 - CAPITAL

LAVALLEJA 994 - TEL. 26762 - CORDOBA

LIMPIE *SIN DESARMAR* EL MOTOR DE SU AUTO!

EVITE RECALENTAMIENTOS, DESGASTE. SALIDAS DE PUNTO, PERDIDA DE POTENCIA

con **SIN-KAR-BUN**

(Descarbonizante Super-Concentrado)

CONTRA EL CARBON ¡LA MEJOR SOLUCION!

Nuevo y activo descarbonizante de acción ráp ida y efectiva para motores a explosión.
Mezclando SIN-KAR-BUN en el combustible se obtiene una limpieza interior de su motor a NUEVO! NO MAS PISTONEO NI RECALENTAMIENTO! NO ESPERE EL VERANO!
Solicítelo en su estación de servicio preferida.

SIN-KAR-BUN

Distribuidores

GUILLERMO TABOADA S.A.

Viamonte 1546 - Cap. - T. E. 46-5936

automóviles robados y recuperado

Día Robo	Marca	Mod.	Chapa	Localidad	Caract.	Secc. y día donde fue hallado	
1	Di Tella	1961	364713	BA	Celeste	18	5
1	Fiat 1100	——	1032096	BA	Azul	9	4
1	Bergantín	1961	6332	Taxi *	Amar. y neg.	50	1
1	Carabela	1958	329359	Cap	Negro	34	2
1	Di Tella	1961	13789	Taxi	Beige	28	2
1	Carabela	1960	351582	Cap	Azul	29	6
1	M. Benz	1953	19694	Taxi	Amar. y neg.	44	2
1	M. Benz	1955	10704	Taxi	Neg. y crema	12	2
2	Estancier.	1960	075	Corrient.	Gris	23	24
2	Estancier.	1958	309299	Cap	Gris	38	6
2	Rambler	1964	41898	Taxi	Blanco	12	4
2	De Soto	1961	828130	Camión	Celeste	29a	4
3	Rambler	——	1076300	BA	Blanco	50	3
3	Rambler	1963	1090521	BA	—	21	3
3	Estancier.	1957	338020	Cap	Gris	10	9
3	Fiat 1100	1962	673471	Cap	Blanco	33	5
3	Di Tella	1962	3918	Taxi	Neg. y marfil	13	4
3	Carabela	1958	344759	Cap	Rosa y crema	10	5
3	Chevrolet	1937	242224	Cap	Verde. Furg.	13	4
3	Estancier.	1958	357590	Cap	Gris y blanco	4	12
4	Fiat 600	——	1051116 ó 1051616	Bs As	—	33	8
4	Di Tella	1961	9273	Taxi	Neg. y marfil	34	7
4	Utilitario	1961	759347	BA	Gris	41	8
4	Carabela	1961	358492	BA	Crema	32	11
4	Di Tella	1961	2836	Taxi	Amar. y neg.	10	5
5	Chevrolet	1962	513832	Cap	Negro	33	5
5	Rambler	1964	1130166	BA	Marrón claro	14	8
5	Di Tella	——	28106	Taxi	Amar. y neg.	50	6
5	Fiat 1100	1963	679617	Cap	Blanco	35	28
5	Rambler	1964	1106722	BA	Blanco	29	11
6	Estancier.	1957	440317	Cap	Gris	19	12
6	Estancier.	1958	878543	BA	Gris	8	9
6	Di Tella	1961	2254	Taxi	Amar. y neg.	11	11
6	Di Tella	1962	10965	Taxi	Amar. y neg.	13	7
6	Di Tella	1964	29749	Taxi	Blanco	20	7
6	Di Tella	1964	14022	Taxi	Crema	41	8
7	Plymouth	1957	10809	Taxi	Negro	28	9
7	Fiat 600	1963	1089929	BA	Blanco	50	11
7	Chevrolet	1951	5598	Taxi	Neg. y blanc.	28	10
7	Estancier.	1962	1012813	BA	Celeste	9	16
7	Hansa	1960	683550	Cap	Blanco y rojo	40	7
7	Plymouth	1947	7223	Taxi	Azul	28	8
7	Chevrolet	1940	8934	Taxi	Negro	45	9
7	Falcon	1964	1100090	BA	Azul	33	16
7	Di Tella	1962	9460	Taxi	Negro	34	20
7	M. Benz	1953	11986	Taxi	Negro	21	8
7	Di Tella	1961	7439	Taxi	Amar. y neg.	29	8
7	M. Benz	1951	13547	Taxi	Negro	11	10
7	Di Tella	1960	643452	Cap	Negro	19	9
7	Rambler	1963	427750	Cap	Blanco	33	10
8	Fargo	1961	812863	Cap	Camión. Ver.	50	9
8	Rambler	1963	1985	Prov-Cap.	Verde	33	13
8	Jeep Ika	1960	989963	BA	Azul y blanc.	35	14
8	Chev. 400	1962	545	Córdoba	Negro	31	10
8	Ford	1961	740889	Cap	Verde	50	9
8	Estancier.	1961	755005	BA	Azul	50	15
8	Di Tella	1960	28458	Taxi	Neg. y crem.	40	9
8	Carabela	1955	1026116	BA	Neg. y blanc.	34	10
8	Estancier.	1958	983830	BA	Verde	43	13
8	Chevrolet	1946	16635	Taxi	Negro	42	9
8	Manhat.	1955	138	Córdoba	Negro	43	10
8	Fiat 1100	1961	388285	BA	dos tono	50	10
8	Bergantín	1961	19449	Taxi	—	40	11
9	Carabela	1958	992326	BA	Negro	44	11
9	Fiat 600	1964	1100270	BA	Rojo	37	16
9	Manhat.	1955	333585	Cap	Blanc. y cel.	44	11
9	Chevrol.	1938	405777	Cap	Negro	28	10
9	Di Tella	1960	14162	Taxi	Negro	29	10
9	Fiat 1200	1958	625830	Cap	Beig. y marr.	39	10
9	Rambler	1963	924914	BA	Verde claro	18	10
9	Chevrol.	1940	421577	Cap	Azul	42	10
10	Estanc.	1957	416517	Cap	Gris	27	11
10	Estanc.	1963	1097029	BA	Gris claro	37	11
11	Utilitario	1960	748824	Cap	Gris	7	12
11	Fiat 600	1963	1038631	BA	Azul	17	14
11	Chevrol.	1940	13084	Taxi	Negro	9	13
11	Carabela	1960	323758	BA	Azul y blanc.	13	14
11	Chevrol.	1960	244773	Cap	Azul	12	14
11	Plymouth	1941	6272	Taxi	Negro	45	12
11	Di Tella	1961	5230	Taxi	Neg. y marf.	50	12
11	B. Benz	1954	16852	Taxi	Negro	27	12
11	Estanc.	1958	0883	Prov-Cap.	Azul	13	13
12	Bedford	1950	—	—	Colec. L. 24 interno 29	35	15
12	Di Tella	1961	29149	Taxi	Negro y gris	42	13
12	Chevrol.	1938	13819	Taxi	Negro	13	13
12	Jeep Ika	1961	759246	BA	Verde	50	20
12	Di Tella	1961	12990	Taxi	Rojo	45	13
12	Fiat 1100	1963	1080931	BA	Azul	2	14
12	M. Benz	1954	9865	Taxi	Gris	44	13
12	Bergantín	1961	19569	Taxi	Turq. y crem.	36	13
12	Bergantín	1960	14400	Taxi	Ladrillo	41	13
13	Ford	1937	407824	Cap	Negro	39	15
13	Estancier.	1960	340103	BA	Celeste	13	14
13	Esancier.	1961	366123	BA	Verd. y blan.	40	22
13	Fiat 1100	1961	343416	BA	Azul y blan.	50	27

https://argentoteca.blogspot.com

Agosto 1964

Día Robo	Marca	Mod.	Chapa	Localidad	Caract.	Secc.	día donde fue hallado
13	Carabela	1960	336393	BA	Gris y crema	50	16
13	Carabela	1958	342133	Cap	Verde 2 ton.	47	14
13	Di Tella	1964	13327	Taxi	Neg. y crem.	42	20
14	Carabela	1958	317293	Cap	Negro	47	14
14	Vaurhall	1958	629183	Cap	Azul y blanc.	45	16
14	Di Tella	1960	661869	Cap	Negro	41	24
14	Di Tella	1961	29472	Taxi	Neg. y crem.	42	17
14	Estancier.	1957	1077047	BA	Az. y blanc.	41	17
14	Carabela	1959	835785	BA	Gris y blanc.	50	17
14	Di Tella	1962	15756	Taxi	Neg. y blanc.	29	15
14	Di Tella	1962	8060	Taxi	Negro y marf.	41	15
14	Di Tella	1961	7057	Taxi	Neg. y crem.	41	17
14	Valiant	1962	507075	Cap	Rojo	21	18
15	Di Tella	1961	12960	Taxi	Negro	47	15
15	Carabela	1958	982850	BA	Negro	50	16
15	Carabela	1960	351261	Cap	Neg. y crem.	37	20
15	Valiant	1962	514913	Cap	Gris	25	19
15	Carabela	1950	1024904	BA	Gris 2 tonos	38	20
15	Di Tella	1961	2076	Taxi	Amar. y neg.	42	17
15	Fiat 1100	1963	681448	Cap	Azul	50	19
15	Carabela	1960	1024904	Cap	Crema	38	16
15	Manhatan	1955	termina en 796	Cap	Negro	38	16
16	Fiat 1100	1963	1072892	BA	—	35	28
16	Carabela	1958	1357	Jujuy	Negro	38	17
16	Cadillac	1947	204805	Cap	Rojo y blanc.	50	19
16	Fiat 1100	1958	626877	Cap	Marr. y verd.	33	18
17	Dodge	1937	317149	Cap	Verde oscuro	37	18
17	Di Tella	1961	2368	Taxi	Amar. y neg.	45	18
17	De Soto	1937	210191	Cap	Azul	34	17
17	De Soto	1961	811874	Cap	Camión. Verde y amarillo	31	19
17	Chevr'let	1936	326236	Cap	Gris claro	50	19
17	Chevr'let	1964	516378	Cap	Celeste	33	26
17	Fiat 1100	1963	1106066	BA	Azul	49	21
18	Fiat 1100	1963	1074484	BA	Azul	50	19
18	Chevr'let	1949	13215	Taxi	Amar. y neg.	7	21
18	Fiat 1100	1962	1046720	BA	Gris claro	20	24
19	Fiat 750	1963	386901	BA	Blanco	31	25
19	Fiat 600	1962	1100356	BA	Blanco	2	23
19	Rambler	1964	434803	Cap	Blanco	38	22
19	Berg'ntin	1961	12492	Taxi	Amar. y neg.	5	20
19	Ford	1960	813441	Cap	Camión. Rojo	38	20
20	Bor'ward	1958	566660	BA	Rojo	21	20
20	Utilitario	1960	734695	Cap	Rojo y verde	9	26
20	Fiat 1100	1961	354062	BA	—	37	23
19	Fiat 1100	1963	673606	Cap	Blanco	37	21
20	Fiat 600	1962	671426	Cap	Celeste	50	21
21	M. Benz	—	34996	Colect.	L. 215: In. 44	25	21
21	Chevr'let	1951	324732	Cap	Negro	27	22
21	Fiat 1100	1962	1024110	BA	Blanco	27	23
21	Peugeot	1963	1050891	BA	—	37	25
21	Rambler	1964	306656	Cap	Blan. y bordó	45	22
21	Chevr'let	1940	11176	Taxi	Celeste	45	22
21	Di Tella	1963	10489	Taxi	Neg. y celes.	41	22
21	M. Benz	1953	11831	Taxi	Negro	42	22
21	Fiat 1100	1960	1076012	BA	Blanco	39	22
21	Peugeot	1956	1068593	BA	Negro	37	25
22	Fiat 1100	1963	679407	Cap	Blanco	35	28
22	Jeep Ika	1960	755272	BA	Azul y celeste. Carrozado	31	26
22	— Willis	1947	730693	BA	Verde	35	24
22	Di Tella	1963	28721	Taxi	Neg. y amar.	32	23
22	Fiat 1100	—	620427	Cap	Rojo	18	27
23	De Soto	1941	326879	Cap	Negro	39	23
23	Di Tella	1962	1036451	BA	Negro	35	25
23	Fiat 750	1961	652888	Cap	Blanco	12	25
23	Estanc'ra	1958	993051	BA	Verde	26	25
23	Estanc'ra	1961	340068	Cap	Verde	26	28
23	Di Tella	1961	8522	Taxi	Amar. y neg.	45	27
24	Pontiac	1938	15266	Taxi	Negro	44	28
24	Fiat 600	1964	1113114	BA	Azul	29	27
24	Di Tella	1961	2375	Taxi	Amar. y neg.	41	27
24	Di Tella	1962	8908	Taxi	Neg. y crema	47	25
24	Di Tella	1963	6501	Taxi	Negro	41	25
24	Rambler	1964	12295	Taxi	Verde nilo	45	25
24	Chevr'let	1950	4470	Taxi	Azul oscuro	34	26
25	Ford "T"	1927	544455	BA	—	44	28
25	Fiat 1100	1961	651405	Cap	Gris	10	28
25	Estanc'ra	1959	822985	Prov. BA	Azul	47	27
25	Jeep Ika	1964	517243	Cap	Beige. Carroz.	39	26
25	Di Tella	1961	18125	Taxi	Negro y rojo	43	26
25	Fiat 1100	1962	1004902	BA	Marfil	35	28
25	Di Tella	1960	18442	Taxi	Neg. y crema	45	27
26	Estanc'ra	1962	342106	BA	Azul	17	27
26	Morris	1946	615810	Cap	Negro	15	28
27	Estanc'ra	1957	352234	Cap	Azul y beige	12	28
27	Falcon	1964	10901	Taxi	Azul	44	28
27	Di Tella	1963	4258	Taxi	Gris claro	27	28
27	Di Tella	1961	4716	Taxi	Negro y gris	27	27
27	De Soto	1947	406465	Cap 2º Avell.	—	2	29
27	Estanc'ra	1957	341443	Cap	Gris	27	30
27	Di Tella	1961	2395	Taxi	Neg. y crem.	27	30
27	Rambler	1963	430249	Cap	Gris	30	31
28	Utilitario	1961	572726	BA	Azul	27	31
28	Falcón	1962	620435	Cap	Verde	19	31
28	Estanc'ra	1961	351159	Cap	Gris	26	30
28	O'mobile	1937	858217	BA	Negro	35	29
29	Di Tella	1962	29489	Taxi	Amar. y neg.	23	29
30	Plymouth	1957	314182	Cap	Blanc. y rojo	31	30

....Por su parte la sección Robos y Hurtos, de Investigaciones, secuestró los siguientes vehículos:

El día 27, Mercury, modelo 1941, chapa 327472; el día 14, Rambler, motor Nº 626081515, se ignoran otros datos y el día 18, el Chevrolet 400, modelo 1963, patente Nº 1070664, de la provincia de Buenos Aires y el Chevrolet modelo 1961, chapa 577.276; se ignoran otros datos.

Todos los taxis que figuran en esta lista tienen chapa de la capital.

producción argentina de automotores

La producción de automotores en el mes de junio alcanzó un total de 13.532 unidades, cantidad superada solamente en septiembre de 1961 con 15.235 unidades, agosto del mismo año con 14.120 y diciembre del año pasado con 14.076 automotores.

Todas las empresas, salvo DINFIA, han tenido aumentos en comparación con el mes anterior, siendo el de junio el mejor del año para Fevre y Basset - Chrysler, Fiat, General Motors, Automotriz Santa Fe, Isard y Mercedes Benz. Para Ford el mismo mes llegó a ser el mes record con la salida de sus lineas de montaje de 2.017 automotores, dejando muy atrás su record anterior de 1.651 unidades alcanzado en octtubre de 1963.

La producción acumulada en el primer semestre del corriente año llegó a 64.366 unidades, producción superada solamente por el mismo lapso de 1962, cuando sumó 67.319 unidades. Si el aumento seguiría con el mismo ritmo, se podría superar la producción de 1962 o aun de 1961, nuestro mejor año hasta la fecha. Debe tenerse en cuenta que pueden gravitar factores negativos en el segundo semestre, los que podrían disminuir o anular el ritmo de aumentos, tal como pasó en el año 1962.

A continuación damos las producciones semestrales acumuladas de 1960 con 34.322 unidades, 1961 con 59.554, 1962 con 67.319, 1963 con 43.992 y en el corriente año con 64.922 unidades. Este primer semestre muestra un aumento casi del 48 % con relación al año próximo.

Marca y Modelo	Mes de junio	Acumulado al 30/6
Producción total	13.532	64.366
CITROEN	505	2.533
Berlina AZL	442	2.131
Furgoneta AZU	63	402
DINFIA	295	1.894
Graciela W	—	19
Rastrojero	295	1.875
FEVRE Y BASSET - CHRYSLER	1.025	3.432
Valiant	579	2.005
D-100	375	1.056
D-400	4	4
DP-400	67	367
FIAT	1.913	8.695
660 D	963	4.269
1500	950	4.426
FORD	2.017	9.836
Falcon	896	4.711
F-100	832	3.872
F-350	141	356
F-600	70	548
F-600 D	78	349
GENERAL MOTORS	1.304	6.695
Chevrolet	681	2.633
Pick-up nafta	457	2.248
Pick-up Diesel	80	462
Bedford nafta	—	9
Bedford Diesel	190	705
Bedford Colectivo	96	638
IAFA - PEUGEOT	413	1.651
403	413	1.255
404	—	396
I.A.S.F. - AUTO UNION	408	1.425
Sedán 4 puertas	348	1.076
Frontal	—	123
Universal	58	226
IKA	4.090	21.678
Automóviles	2.731	14.573
Renault Dauphine	476	1.591
Renault Gordini	277	1.701
Renault R4L	696	4.311
Renault R4F	78	394
Rambler Classic Lujo	577	1.402
Rambler Classic Custom	230	2.993
Rambler Classic Rural	199	1.437
Rambler Ambassador	198	744
Utilitarios	1.359	7.105
Jeep	84	661
Pick-up jeep	406	1.617
Gladiator X	203	1.561
Gladiator V	426	1.189
Estanciera	223	1.802
Furgón	17	275
ISARD	237	968
T-700	105	391
K-700	90	413
Studebaker 8E7	42	162
Studebaker 8E9	—	2
MERCEDES BENZ	193	853
L. 312/360 cab.	5	26
L. 312/420 cab.	93	380
L. 312/483 cab.	20	70
L. 312/420	10	59
L. 312/483	65	318
SIAM DI TELLA	934	4.728
1500 Standard	497	2.521
1500 Rural	53	212
Magnette	133	669
Pick-up Argenta	246	1.326

https://argentoteca.blogspot.com

DISCOS FONORAMA

FABULOSOS LONG-PLAY DE 14 MINUTOS DE GRABACION

FLEXIBLES-IRROMPIBLES-DE SONORIDAD MARAVILLOSA

NOVEDADES DE NOVIEMBRE

HISTORIA DEL TANGO III (1 disco) - Los ases del bandoneón - Como el propio tango, el bandoneón fue el irreemplazable y muchos de sus cultores dejaron escritas con él, páginas que hoy podemos llamar históricas. En este disco se interpretan los siguientes temas: RODRIGUEZ PEÑA, por Francisco Canaro y su Orquesta; LA PAYANCA, Cuarteto Típico de Enrique Mora; EL MARNE, Quinteto Pirincho; SABADO INGLES, Edgardo Donato.

EL AMOR EN EL TEATRO: (1 disco) - La mágica interpretación de un disco de gran valor artístico en las voces y el sentimiento de INDA LEDESMA y ERNESTO BIANCO. Las escenas del balcón de "CYRANO DE BERGERAC" y "ROMEO Y JULIETA", en una creación inolvidable. Dirección Artística: ONOFRE LOVERO.

MAS NUEVA OLA: (1 disco) - El ritmo "electrónico" de LOS IONICOS se viste de luces con la magnífica interpretación de estas modernas creaciones: NO SOY TONTO, LA POCA POCA, MUCHACHA MIMADA, EL ULTIMO TRANVIA.

VIVA RIVER: (1 disco) - Los goles más vibrantes y la apasionante historia de los campeones de América, en la voz de Fioravanti.

Si su canillita no dispone de los títulos anteriores, podrá conseguirlos en casas de música, librerías y jugueterías, o en Ryela S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Bs. As., 30-8022

$ 90.- c/u

Cómprelos en quioscos de diarios y revistas

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 6548

Registro de la propiedad Intelectual Nº 813.190.

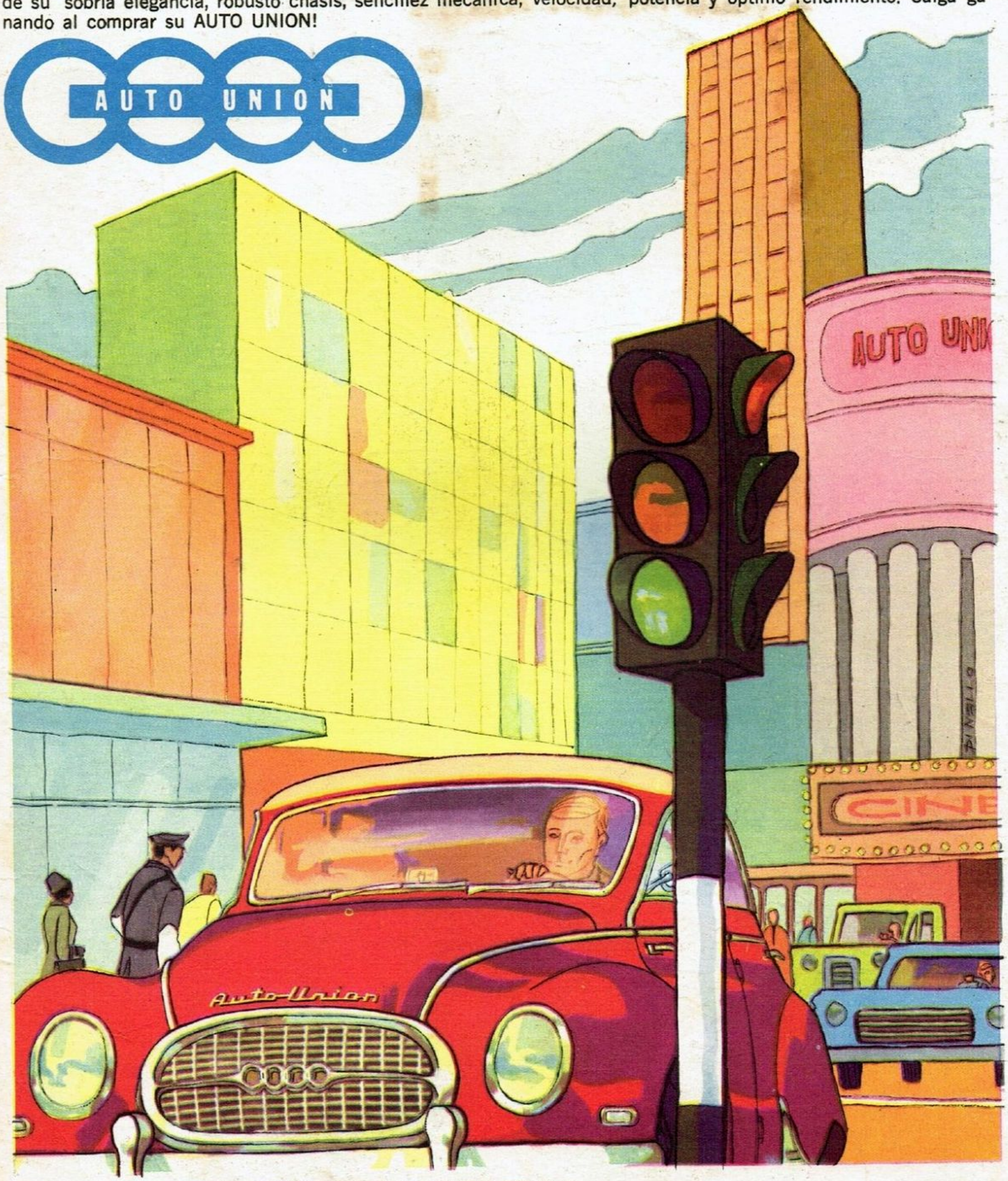
https://argentoteca.blogspot.com

SIEMPRE SALE GANANDO!

CON EL ENERGICO PIQUE DEL AUTO UNION

Avance con ventaja, con el pique alegre y dinámico del AUTO UNION, el coche que gana desde la salida. Aduéñese de su sobria elegancia, robusto chasis, sencillez mecánica, velocidad, potencia y óptimo rendimiento. Salga ganando al comprar su AUTO UNION!

AUTO UNION



Producido por: **INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A.** FABRICA ARGENTINA DE VEHICULOS DKW - AUTO UNION

https://argentoteca.blogspot.com

Si Ud. desea adquirir el automóvil de más alta categoría

Vea, Pruebe y COMPARE

las ventajas del AMBASSADOR 990

En el Ambassador 990 Rambler todo es distinción: la sobria estilización de su línea, su lujoso diseño interior, el silencioso poderío de su motor, el suave fluir de su marcha. En el Ambassador 990 Rambler, la máxima calidad automotriz armoniza con los más avanzados detalles de confort y con importantes cualidades exclusivas: dirección y freno de potencia, vidrios autodeslizantes, asientos reclinables en cinco posiciones, apoya-cabeza ajustable y desmontable, embrague con mando hidráulico. Cuando usted vea, pruebe y compare, comprobará que, decididamente,

RAMBLER

Es Más Coche!

PRODUCTO DE CALIDAD INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

KAISER 50 AÑOS

Miembro Asociación Fábricas de Automotores

https://argentoteca.blogspot.com